//27//
GIUGNO//2015

WORLD
ROUND
#06#07

SELETTIVE ITALIANO
JUNIOR
SAN SEVERINO
MALPENSA

KTM - TEST MODELLI SX 2016
MAGGIORA

RECON BOOTS

100% MADE IN ITALY

RECON E-AHL (*Exoskeleton Ankle Hyperextension Limit - brevetto Alberto Barozzi concept*)

- *Stivale da fuoristrada progettato e realizzato completamente in Italia*
- *Tecnologia all'avanguardia e materiali tra i più innovativi*
- *Rivoluzionario esoscheletro con bracci in acciaio INOX, "cellula protettiva" di caviglia e tibia*
- *Impedisce pericolose torsioni della caviglia*
- *Permette al pilota di ottenere un controllo ideale della flessione dorsale e plantare del piede*
- *Garantisce di fatto la difesa dei legamenti del comparto tibio/tarsico offrendo massimi livelli di comfort e performance.*

UFOPLAST.COM

Plantar Flexion
Flessione Plantare

Dorsiflexion
Flessione Dorsale

0°
-25°
20°
11°
15°

E-AHL
EXOSKELETON
ANKLE
HYPEREXTENSION
LIMIT

Foto **Enzo Tempestini**

XL motocross web magazine

INDEX

XL
Magic
Moment
FOTO: ENZO TEMPESTINI

Magic
Moment
FOTO: ENZO TEMPESTINI

FOX
HSF
HSF LOGISTICS
DUNLOP
XL
Magic
Moment
FOTO: ENZO TEMPESTINI

XL
Magic
Moment
FOTO: ENZO TEMPESTINI

Magic
Moment
FOTO: ENZO TEMPESTINI
XL

THE HELMET REDEFINED

360° TURBINE TECHNOLOGY

JULY 2016

0428 40720

Il primo terzo... se n'è andato.

Sette GP su 18 sono "over" e il primo bilancio della stagione in corso è da stilare.

Testo e Foto: Enzo Tempestini

Max Nagl, è stato consistente come pochi altri in questo inizio di stagione e merita di avere la tabella rossa di leader della classifica MXGP.

Quattordici manche disputate sulle trentasei previste, siamo alla prima "boa" di campionato. La seconda, di tre parti di campionato, è iniziata con molte sorprese e poche certezze. Nella MX2, nonostante Jeffrey Herlings stia sempre dettando "legge", sono state proprio le vicissitudini dell'olandese a far pensare che non ci sia nulla di scontato da qui a fine campionato. "The Bullet" ha fatto il suo gioco: il "bello e cattivo tempo" in tutte le gare. Primi due GP dominati, uno "zero" in Argentina, la "sconfitta" in Italia per mano di Gajser (che ha vinto il GP a pari punti con l'olandese), il dominio di Valkenswaard, la "ca..volata" di Talavera che, per fortuna sua non gli ha compromesso né la gara né tanto meno la stagione e la "sconfitta" di Matterley Basin. Se andiamo ad analizzare i valori in campo, Jeffrey è il più forte, non c'è dubbio, ma non ci stancheremo mai di scriverlo, il suo "genio e sregolatezza" è quello che più preoccupa. Dietro di lui un "salto" di parecchi metri, o meglio, di parecchi punti. Dopo sette GP, alle sue spalle troviamo lo svizzero Valentin Guillod, capace di recuperare in un solo GP dalla quinta alla seconda posizione. Due vittorie di manche nelle ultime quattro e due vittorie di GP (Spagna e Inghilterra) lo consacrano definitivamente, e lo accreditano del titolo di grande outsider da qui a fine stagione. Terzo in campionato Pauls Jonass, che è partito forte (due podi nei primi tre GP) ma poi ha segnato il "passo" recuperando smalto nelle ultime due gare in Spagna e in Inghilterra (settimo e quarto assoluto). Quarto posto per Dylan Ferrandis. Il francesino tutto pepe, fino alla Spagna contava 56 lunghezze di ritardo dal vertice, ma dopo l'infortunio patito a Talavera (legamenti e menisco) ha detto addio al resto della stagione. Dietro di lui Aleksandr Tonkov. Altro talento condi-

A Clement Desalle è mancata la vittoria in questi sette GP appena conclusi, ma il belga è veramente in forma.

zionato, molto, dalla sua sregolatezza in pista. Il russo, in questo inizio di stagione è stato regolare nei piazzamenti con l'acuto del podio (terzo) in Olanda, ma da un pilota esperto come lui nella categoria era lecito aspettarsi qualcosa di più soprattutto in Inghilterra dove ha chiuso il GP in settima posizione. Qualcosa di più ci si aspettava anche dal campione del mondo in carica Jordi Tixier. Dopo il GP della Thailandia, da dimenticare, con il ritiro nella seconda manche e la squalifica rimediata per aver colpito un dottore che gli ha fatto saltare il GP in Argentina, il francese si è attestato su una media da "terzo incomodo" raccogliendo per sei volte su otto manche il punteggio riservato alla terza posizione. Settimo in classifica, a 119 punti dal leader, è gioco forza fuori dalla lotta per il titolo, ma è fattibile il recupero dei 27 punti che lo separano dalla seconda posizione nella generale. Chi ha perso parecchie posizioni nella classifica è Tim Gajser, ora ottavo. Dopo la grande affermazione nel GP del Trentino, lo sloveno ha sbagliato molto. In Olanda, un "cap-

Due gare in sella al 450 e due vittorie assolute per Antonio Cairoli, salito sulla potente 450 "Orange".

Romain Febvre continua a stupire e in Inghilterra ha raggiunto la sua prima vittoria in carriera nella MXGP.

Evgeny Bobryshev. Reputato da sempre una "seconda guida", nelle ultime gare è stato lui a raggiungere i migliori risultati per il Team HRC.

Gautier Paulin è sembrato un altro pilota rispetto a quello visto a Valkenswaard.

Shaun Simpson si è preso delle belle soddisfazioni nel GP di Casa a Matterley Basin conquistando il sesto posto nella classifica di giornata.

L'Australiano Todd Waters, sempre a punti nell'arco delle 14 manche disputate, occupa meritatamente la nona posizione in classifica di campionato.

Tyla Rattray si è ritrovato prima guida del Team KRT dopo l'infortunio di Villopoto e a volte sembra essere ritornato il pilota di qualche anno fa.

pottone" rimediato il sabato in qualifica lo ha condizionato per le due manche con risultati insoddisfacenti (undici punti in totale a fine gara) e in Spagna ha raccolto poco (10 punti) nella prima manche, arrivando però secondo in gara 2. In Inghilterra ha "completato l'opera" cadendo violentemente durante le pre qualifiche e dovendo rinunciare al GP. Unico italiano stabilmente in gara, a rappresentare quella che fu la scuola del motocross mondiale della classe minore negli anni passati, c'è Ivo Monticelli che, alla settima gara, occupa la diciannovesima posizione in campionato. Dopo aver fatto segnare il suo miglior risultato nel mondiale nel GP di Argentina (nono in gara 2), il marchigiano si è perso nelle gare che, teoricamente, potevano essere più a suo vantaggio. In Italia (Arco di Trento) ha racimolato 13 punti, in Olanda, dove nelle passate stagioni si era sempre ben comportato, ne ha raccolti soltanto 5 e in Spagna 11. A Matterley Basin ha capitalizzato al meglio una buona partenza nella prima manche chiudendo al decimo posto, vanificato però da un paio di cadute in gara due con conseguente ritiro dopo poche tornate. Visto il livello della MX2, soprattutto da metà classifica in poi, la posizione di Ivo dovrebbe essere migliore di quella occupata fino ad ora. Le sue capacità di guida non si discutono e in passato ci ha fatto vedere cose egregie, ora la speranza è quella che riesca a recuperare una condizione adeguata per esprimersi al meglio nelle due parti di stagione che mancano alla chiusura. Come evidenziato più volte, la categoria "propedeutica" manca della partecipazione che fu massiccia dei piloti italiani. Quali le cause di questo totale flop? Non è di nostra competenza dare le risposte, certo è che un rapido sguardo al passato ci potrebbe aiutare a capire, ma oramai non serve recriminare, serve invece lavorare e duro per recu-

Ken De Dycker, undicesimo nella classifica di campionato, non riesce ancora a prendere il giusto ritmo e fatica a rimanere attaccato al treno dei migliori.

David Philippaerts ha fatto segnare due "zero" nei GP di Valkenswaard e Talavera, ma è tornato due volte a punti in Inghilterra.

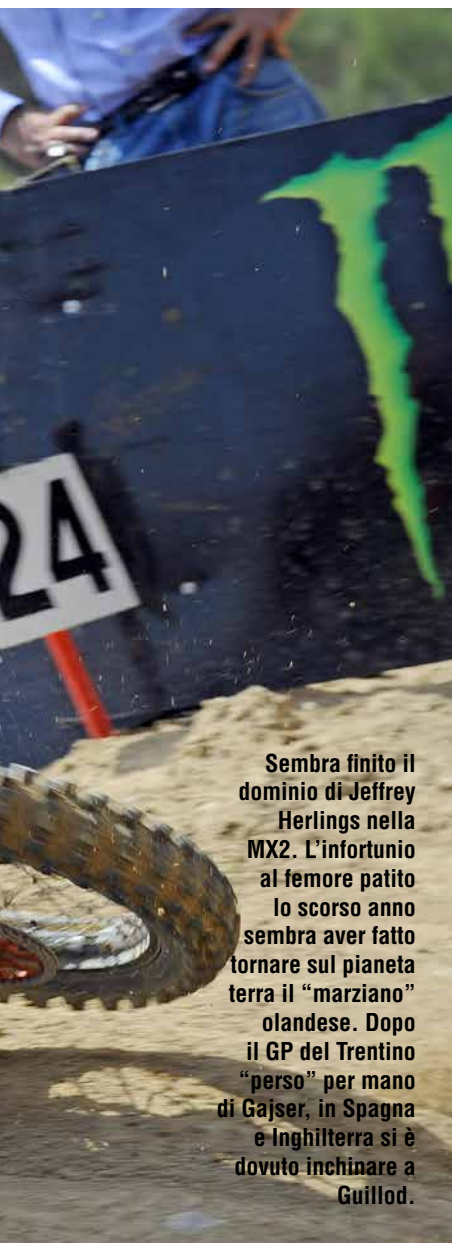
Davide Guarneri ha pagato caro il conto con la sfortuna. Dopo il “botto” di Valkenswaard e dopo l’assenza al GP di Spagna è rientrato in Inghilterra, ma una caduta nella prima manche lo ha messo di nuovo “KO”. Trauma cranico e lussazione ad un pollice minacciano la sua presenza alle prossime gare.

Alessandro Lupino ha fatto vedere cose egregie in Spagna, ma a Matterley Basin ha patito ancora due partenze non ottimali dovendo sempre recuperare.

Mike Alessi c'era, ma non si è visto. "Re" delle holeshot in America, nel Regno Unito non è riuscito a farsi vedere nemmeno nelle fasi di partenza.

perare una situazione che, sportivamente parlando, è drammatica. Dalle categorie giovanili, purtroppo, non sembrano arrivare segnali di ripresa e di piloti italiani che possiamo identificare come probabili protagonisti (e non diciamo campioni) nel prossimo futuro, non ce ne vogliano i diretti interessati, ma non ne vediamo. Speriamo solo che eventuali programmi di lavoro portino dei frutti da qui a medio-lungo termine. Se la MX2 non ci emoziona, soprattutto per la mancanza del "tricolore" nei piani alti delle classifiche, la MXGP parla spesso italiano. Il "ritornello" del pre-campionato 2015 è stato intonato tra le note dell'inno di Mameli contrapposto a quello americano "The Star Spangled Banner" che tradotto in termini pratici stava a significare: Cairoli – Villopoto chi sarà il Re. Purtroppo, questo ritornello è già stato rimosso dalla mente di tutti noi a causa dell'infortunio patito dallo "yankee" nella gara di Arco di Trento, con la conseguente assenza di Villopoto dai successivi GP. Assenza che ha scritto la parola "fine" sulle possibilità di Ryan di competere per il titolo iridato 2015. Per ora la musica del campionato sta intonando le note dell'inno tedesco "Uber Alles" che sta a significare "sopra a tutti" come sopra a tutti, in classifica generale, si trova Max Nagl. Rigenerato dalla cura Husqvarna, Max ha fatto segnare una serie di risultati "da scudetto" in cinque delle sette prove di mondiale disputate con cinque vittorie, tre secondi posti, due volte terzo. Ha chiuso "soltanto" quarto e undicesimo in Thailandia in una giornata "no". Al settimo GP, in Inghilterra, è rimasto fuori dal podio (quinto) facendosi recuperare 9 punti da Cairoli e 8 da Desalle, in seconda posizione, staccato di 4 punti c'è Clement Desalle. Punti che il belga ha perso in un solo colpo a Talavera in occasione della sesta prova quando in gara 2 è caduto rimontando poi fino al quinto posto. Anche per il pilota Suzuki, una serie

impressionante di risultati: una vittoria di manche, sette secondi posti, tre volte terzo, due volte quarto, e come "peggiore" risultato il quinto posto della seconda manche spagnola. Sul terzo gradino del podio virtuale della prima parte di campionato, sale Antonio Cairoli. Fino al GP del Trentino, TC222 aveva fatto poco "rumore" soprattutto per il fatto che non erano arrivate vittorie eclatanti come ci aveva abituato fino alla stagione scorsa. Per Tony, dopo quattro GP che non lo vedevano favorito, arrivare a Valkenswaard in seconda posizione a pari punti con Nagl e a un punto dalla tabella rossa di Desalle, equivaleva a dormire sonni tranquilli e sognare di tornare a casa con un buon bottino di punti e la leadership di campionato. Mai "sogno" fu più bugiardo e proprio nel momento in cui tutti si aspettavano la prima "zampata" del Siciliano, si è invece verificato un mezzo "tracollo". Nella prima manche, un sasso traditore ha catapultato in avanti Tony e la sua KTM che, uscita malconcia dall'impatto a terra, non ha consentito al pilota di proseguire la corsa. "Zero" pesante in casella per il campione in carica che da 41 GP non faceva segnare una battuta a vuoto (Svezia - 1 luglio 2012). Pesante anche per il fatto di aver subito una microfrattura al polso sinistro che gli ha condizionato la seconda manche con la risultante che, da un punto dalla vetta, Tony si è ritrovato attardato di 30 lunghezze dalla leadership passata proprio a Valkenswaard nelle mani di Max Nagl. Dalla Spagna, TC222 è salito sulla più potente 450, in luogo della sua "fida" 350 che lo ha accompagnato negli ultimi cinque titoli iridati e le differenze si sono notate. Due GP e due vittorie che danno morale a Tony e soprattutto lo riavvicinano, anche se di poco, alla tabella rossa di Max Nagl. Cairoli, dopo la settima prova, conta 21 punti da recuperare sulla testa della classifica generale.

Quarta posizione per Gautier Paulin che ha caratterizzato il suo inizio di stagione con i classici “alti e bassi” con i quali il francese si è messo in evidenza anche nelle stagioni passate. A dire il vero, molti bassi (Thailandia, Argentina, Italia,) e una bella doppia affermazione a Valkenswaard che aveva fatto salire in “alto” le sue quotazioni prima del GP spagnolo dove è ricaduto in un “anonimato” preoccupante, riconfermato dalla settima posizione assoluta di Matterley Basin. Di certo lo squadrone HRC si aspettava di più dal francese dopo i pronostici pre stagionali e soprattutto dopo aver ritrovato perentoriamente la via della vittoria sulla difficile sabbia dei paesi bassi. Cinquantotto i punti di ritardo del francese dalla vetta della classifica generale che, con tre piloti di fronte a lui del calibro di Nagl, Desalle e Cairoli, sembra un traguardo

Sembra finito il dominio di Jeffrey Herlings nella MX2. L'infortunio al femore patito lo scorso anno sembra aver fatto tornare sul pianeta terra il "marziano" olandese. Dopo il GP del Trentino "perso" per mano di Gajser, in Spagna e Inghilterra si è dovuto inchinare a Guillod.

Valentin Guillod. Il nome nuovo della MX2. Due vittorie negli ultimi due GP e la vittoria di manche di fronte a Herlings nella seconda manche inglese dimostrano a quale livello tecnico sia arrivato lo svizzero.

Il lettone Pauls Jonass si è portato al terzo posto nella classifica generale con due ottime prestazioni che lo ripagano della mezza battuta a vuoto nel GP di Valkenswaard.

Stagione finita per Dylan Ferrandis che in Spagna ha riportato forti lesioni al ginocchio sinistro. Legamenti e menisco da sistemare e un 2015, molto probabilmente, andato in archivio anticipatamente.

difficilmente raggiungibile soprattutto se riferito agli ultimi risultati del transalpino. Al quinto posto della classifica troviamo il "Rookie" Romain Febvre. Guascone quanto basta, il francese, che per un solo giorno è stato costretto a migrare nella MXGP a causa della regola degli "under 23" (è nato il 31/12/1991) si sta facendo valere agli occhi di tutti. Per due volte al terzo posto (gara 2 di Thailandia e Italia) in Spagna ha chiuso la seconda manche in seconda posizione (dopo aver anche guidato la gara per alcune tornate) meritando il suo primo podio in carriera nella classe maggiore e nel Regno Unito si è aggiudicato la vittoria nella seconda manche, meritando per la seconda volta consecutiva il terzo gradino del podio. Un "ragazzino" con gli attributi che, nonostante il suo viso d'angelo, butta fuori la sua Yamaha, dai canali e dalle curve a colpi di gas. Ottavo in classifica con 171 punti di ritardo dal leader: questo è il dato più significativo del momento che sta passando Ryan Villopoto e tutto il quartier generale della KRT (Kawasaki Racing Team) che ha portato lo statunitense a confrontarsi con i nostri "vecchi" europei. Una "vita" che equivale a dire addio mondiale e sogni di gloria europea. Su Ryan è stato detto tutto e a questo punto non ci resta che aspettare il suo rientro in gara (sempre che ci sia) per capire se almeno farà valere il suo potenziale dal rientro a fine stagione, deliziando chi a inizio anno lo osannava, ma anche chi lo criticava per la sua scelta. Undicesimo nell'assoluta il "fantasma" Ken De Dycker. Il belga è stato quasi sempre latitante in questa prima parte di campionato e i risultati conseguiti sono veramente poca cosa per uno come lui, tenuto nello squadrone KTM per fare da ottima spalla a Tony Cairoli. Abbiamo detto della MX2 che non ha italiani al seguito mentre nella

Quinto in classifica di campionato, "Sasha" Tonkov non riesce ad agganciare il gruppo dei migliori. Il russo ha chiuso il GP del Regno Unito in settima posizione.

MXGP, detto di Antonio Cairoli, troviamo in quattordicesima posizione David Philippaerts. Il campione del mondo 2008 ha dato ottimi segni di ripresa nel GP corso in Italia, ma negli ultimi due appuntamenti si è un po' "perso". A Valkenswaard ha rimediato una caduta con conseguente "botto" a una mano che gli ha regalato un doppio "zero": uno in Olanda e uno in Spagna. In Inghilterra ha raccolto punti in entrambe le manche chiudendo il GP in tredicesima posizione. Trentadue punti in tre gare sono veramente pochi per uno come lui che si ritrova nell'anonimato di un centro classifica che gli va sicuramente stretto. Stesso discorso vale per la posizione di classifica di Davide Guarneri, sedicesimo al momento. Anche il "Pota" ha pagato caro il conto della caduta di Valkenswaard. Il doppio ritiro in Olanda, e la non partecipazione al GP di Spagna. Episodi che sono stati a significare la repentina discesa nella classifica di campionato, dal decimo posto che occupava dopo il GP del Trentino. Inoltre, Davide è stato protagonista di un'altra "capocciata" nella gara britannica che lo ha escluso dalle due manche e molto probabilmente anche dal GP di Francia. Anche se la posizione in classifica non gli rende merito (ventunesimo con 44 punti), chi può accennare un sorriso dopo queste sette prove di campionato è Alessandro Lupino. Il recupero dall'ennesimo infortunio (spalla sinistra) è stato lento, ma in Olanda, Spagna e Inghilterra il neo poliziotto ha fatto vedere ottimi progressi e ha raccolto i frutti del lavoro svolto fino a questo momento. A Talavera ha portato a casa il decimo posto di giornata facendo segnare la nona posizione in gara 2 dopo, finalmente, una partenza nel gruppo dei migliori. A Matterley Basin ha sofferto ancora di avvii non ottimali, ma alla fine dei giochi è

Jordi Tixier sta tentando un recupero che sembra impossibile, verso la testa del campionato. Sei volte al terzo posto nelle ultime otto manche lasciano poche speranze al campione in carica di riconfermarsi numero 1 della cilindrata prima di migrare in MXGP.

Ivo Monticelli. Ancora a "corrente alternata" le prestazioni del marchigiano, che in Spagna ha preso solo dieci punti e in Inghilterra, dopo l'ottimo decimo posto della prima manche, è stato costretto al ritiro a causa di un contatto con un altro pilota e un'ulteriore caduta.

risultato quattordicesimo nel GP. Da sempre il punto debole del "Lupo", le partenze sono diventate parte decisiva di questi campionati e siamo sicuri che, se Alessandro riuscirà ad ottimizzare questa fase di gara, da qui in avanti si potrà togliere delle soddisfazioni. Ora la parola passa alla fase centrale di campionato che inizierà in Francia (Villars sus Ecot) e passerà in Italia il prossimo 14 giugno, a Maggiora. Poi ci sarà la fase "estiva" che partirà dalla Germania (Teutschenthal) il 21 giugno per proseguire in Svezia (Uddevalla) il 5 luglio e immediatamente dopo, il 12 luglio a Kegums in Lettonia. Non ci resta che attendere gli sviluppi di questa stagione sempre più avvincente per stilare il prossimo "bilancino".

Voleva fare il "padrone di casa" Max Anstie nel GP di Matterley Basin, ma non gli è riuscito. Ha guidato la prima manche fino al recupero di Herlings e Guillod, chiudendo al terzo posto e in gara 2 si è dovuto prodigare in una forsennata rimonta dopo una caduta nelle prime battute che, chiusa al sesto posto, lo ha estromesso dal podio per un solo punto.

Jeremy Seewer in Inghilterra ha fatto segnare il suo migliore risultato di questa stagione. Sesto assoluto.

Tim Gajser ha commesso un errore in Inghilterra che poteva costargli caro. Nella pre qualifica è atterrato corto su uno dei doppi salti del circuito di Matterley Basin con la risultante di dover abbandonare anzitempo la gara a causa delle molteplici contusioni riportate. Per lui, per fortuna, niente di rotto.

Julien Lieber, dopo il podio conquistato in Qatar (secondo), ha iniziato una "discesa" repentina che lo ha portato in nona posizione nella classifica di campionato. In Inghilterra ha fatto segnare il suo risultato minimo con soli 18 punti conquistati.

THESIZES

Maximilian Nagl

Tiene "botta" il tedesco che ha sopportato bene anche il caldo spagnolo. In Inghilterra ha ricevuto la sua dote di fortuna quando la manche che lo vedeva invischiato a metà gruppo, è stata fatta ripartire. Ma si sa, la fortuna aiuta gli audaci. Intrepido.

Clement Desalle

Sembra "abbonato" al terzo posto il belga, che ha fatto segnare per la settima volta su quattordici manche la terza posizione. Il "Panda" non riesce a portare a casa una vittoria assoluta e la sua insoddisfazione è palesemente dichiarata anche se dopo l'Inghilterra si trova a quattro punti dalla vetta.

Antonio Cairoli

Gioca il "Jolly" con la carta 450 e i risultati si vedono. In termini di vittorie "due su due". In termine di recupero punti, nove sulla tabella rossa di Nagl. Il campione in carica sembra aver trovato la "quadra" salendo in sella alla moto "grossa". Il suo adattamento allo stile richiesto dalla cilindrata maggiore sembra solo all'inizio. Mutante.

Romain Febvre

Chiamatelo anche "debuttante" ma non chiamatelo "di primo pelo". Il francese di "pelo" ne ha, e anche molto e lo ha mostrato tutto nella seconda manche inglese quando, senza nessun timore, è andato alla caccia di Nagl, Desalle e Simpson che gli erano partiti davanti andando a sorpassarli non prima di aver staccato dal parafango posteriore della sua Yamaha un "certo" Antonio Cairoli. Maturo per la vittoria.

Evgeny Bobryshev

Sempre a punti e sempre continuo, il russo sta disputando un'ottima stagione fino a questo momento. Gli è mancato l'acuto che lo potrebbe portare sul podio, ma ha recuperato un'ottima condizione fisica e da qui in avanti potrebbe anche arrivare al "colpo grosso". Solo 30 punti lo separano dalla sua "prima guida" Paulin. Pericoloso.

Jeremy Van Horebeek

Al rientro dall'infortunio patito a Arco di Trento, il vice campione mondiale 2014 si è ben comportato riuscendo a chiudere il GP d'Inghilterra nella top ten (nono). Riprendere il ritmo dei migliori non è mai cosa facile, soprattutto dopo due GP di stop come è toccato a "The Jerre". Bentornato.

Gautier Paulin

Nel giudizio dello scorso numero non avevamo potuto esprimerci mettendolo come "non classificato" viste le sue condizioni precarie nelle prime tre gare. Ora il "Lupo" ha dimostrato di avere ancora voglia di riportarsi verso le posizioni che gli competono. Sta cercando di ritornare in forma, ma deve dare sempre e comunque di più. Deve dare una svolta alla stagione.

Mike Alessi

Forse l'americano pensava di venire a "riscuotere" in terra europea e invece ha dovuto pagare "pegno" facendo i conti con la realtà del nostro campionato. Non è mai entrato in gara: ventunesimo nelle libere, ventottesimo nelle cronometrate, ventottesimo in qualifica e soltanto ventiduesimo e diciassettesimo nelle due manche, ha portato a casa più figuracce (5 entrate in pista) che punti (4). Bocciatissimo.

THESIZES

Valentin Guillod

Lo svizzero ha dato tutto quello che aveva in corpo nelle ultime due gare. Due GP vinti e due vittorie di manche sono un bottino che nemmeno lui sperava prima di inizio stagione. Risultati che lo piazzano di diritto in seconda posizione in classifica generale e lo indicano come più pericoloso antagonista di Herlings. Maturato.

Jeffrey Herlings

Il due volte campione ha perso un po' di "smalto" e ha commesso un errore in Spagna che poteva comprometergli la stagione. La caduta, prima di grosse conseguenze fisiche, lo deve aver fatto ritornare sul "pianeta terra" memore, soprattutto di quanto accaduto lo scorso anno con l'infortunio al femore che lo ha privato di un titolo toccato con mano, ma mai agguantato. In Inghilterra ha "sbattuto" contro un coriaceo Guillod che gli ha tolto il successo nel GP. Frastornato.

Pauls Jonass

Qualche errore di troppo nelle gare (moto spenta mentre era in testa in Inghilterra) e tanta voglia di far bene, hanno caratterizzato le ultime due gare del lettone che si sta imponendo alla ribalta delle cronache come uno dei nomi nuovi del mondiale 2015. Terzo in campionato, a 3 punti dal secondo posto, potrebbe dare grosse soddisfazioni alla squadra ufficiale KTM al suo primo vero anno di mondiale. Coriaceo.

Max Anstie

Decimo in campionato, negli ultimi due GP ha tenuto una media da "quasi podio". Passato in sella alla Kawasaki, sempre in forza al Team Dixon, dimostra di avere velocità e grinta da vendere, ma non sempre riesce a trasformarla in risultati. A Matterley Basin ha conquistato la "medaglia di legno" con il quinto posto assoluto nel GP. Manca poco.

MX2

Aleksandr Tonkov

Il russo non decolla. Esperto e grintoso quanto basta per raggiungere risultati di rilievo, “Sasha” non riesce a fare quel famoso e famigerato “click” che ogni pilota aspetta. Alla vigilia della sua migrazione in MXGP, potrebbe e dovrebbe ottenere risultati da podio ad ogni GP, ma anche nelle ultime due gare ne è rimasto lontano. Deve recuperare.

Jordi Tixier

Campione in carica e numero 1 sulla tabella, sembra aver perso il passo buono che qualche volta, lo scorso anno, gli aveva permesso di lottare alla pari con Herlings. Il francese è “abbonato” al terzo posto (sei nelle ultime otto manche), ma potrebbe risalire fino in seconda posizione di campionato. Troppo “moscio”.

Tim Gajser

È veloce, ha un’ottima moto, è in un’ottima squadra, ma gli manca quel “qualcosa” che a volte lo fa “spegnere” e commette degli errori che fortunatamente, fino ad ora, non gli sono costati cari quanto sono stati grandi. Lo sloveno non può e non deve rischiare ogni volta di compromettere tutto con delle cadute. Resettare.

Ivo Monticelli

Continua sul livello “appena sufficiente” la stagione dell’unico italiano in gara nel mondiale MX2. La gara spagnola poteva essere quella della svolta per Ivo che non è riuscito a capitalizzare al meglio la prestazione su un terreno a lui potenzialmente congeniale, (due volte sedicesimo). Il decimo posto di gara 1 in Inghilterra, ci ha fatto vedere il vero Monticelli che però si è immediatamente “perso” nella manche successiva. Deve cambiare marcia.

MXNEWS.NET

2002-2012 TEN YEARS OF DIRT

News - | Community - | Games - | Mercatino | Vetrina | Links - | Regolamento | Contatti | Cerca:

CYTO CELL™ DAL 01.02.2013 ALL NEW

Kiara Fontanesi protagonista di Miss Cross

15/02/2013

La Regina del WMX protagonista di un format TV

LEGGI

Ecco i piloti iscritti al Mondiale MX

15/02/2013

Pubblicato l'elenco piloti ed i relativi numeri

LEGGI

Internazionali 2013 - L'ultima ad Arco di Trento

14/02/2013

Domenica si assegnano i titoli - di Offroad Pro Racing

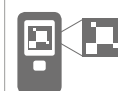
LEGGI

Brutta caduta per Ryan Hughes

14/02/2013

Frattura alle vertebre per Ryno

boost

LA SICUREZZA INIZIA DAL DESIGN
ATLAS BRACE TECHNOLOGIES

WE ARE READY

BLAKE BAGGETT / 2015 AMA-SX-MX
FOLLOW US

Ti racconto **una favola...**

Testo: Paola Calonghi - Foto: Samantha Pacolini.

Andrea Zanotti cade in partenza di Gara 2 innescando il "mucchio selvaggio" che stravolge gli equilibri e la classifica dei 125 Junior.

Niente sa essere più bello di una giornata di inizio primavera nelle Marche, il cielo, dopo la fatica dell'inverno, si veste di un blu surreale, attraversato dal bianco di rare nuvole che passano veloci nella rincorsa verso il mare. L'aria è così tersa che, dall'alto delle colline, ti sembra di toccare i paesi vicini, puoi contare, una ad una, le torri e le mura medievali che li proteggono, immutate, da secoli. Il vento profuma di erba tagliata e di un lontano ricordo di pioggia. Se fossimo persone "normali" questa sarebbe la descrizione di un panorama ideale, ma siamo gente di cross, non ci basta una cartolina, e allora l'inizio della favola cambia, e diventa più o meno così… Non esiste nulla di più incredibile del San Pacifico preparato a festa, niente di più affascinante delle sue salite e discese fresate con la cura meticolosa che si riserva ad un campionato mondiale. Nell'aria l'odore acre di miscela e adrenalina, il suono alto e impertinente dei due tempi, le voci emozionate di 180 giovanissimi piloti che si sono dati appuntamento per continuare a vivere il sogno di qualificarsi per le fasi finali del Campionato Italiano Junior 2015. E poi la tenerezza disarmante dei più piccoli, un po' persi di fronte a un tracciato così impegnativo, l'apprensione dei genitori, la tranquillità, forse apparente, dei tecnici federali, ora gli ingredienti per un weekend perfetto ci sono tutti, lo spettacolo più bello del mondo può iniziare!

MxJunior 125. Vi avevamo promesso emozioni e brividi a fior di pelle e i ragazzi della 125 non ci hanno di certo smentito. Quattro piloti si sono alternati alla testa di una gara spettacolare fatta di sorpassi millimetrici e sfide a suon di tempi veloci. Riccardo Lauretti ai cinque secondi è concentratissimo, abbassa la testa, fa cantare il motore e parte davanti a tutti, per la felicità di Pietro Tarulli, che lo ha visto crescere e che, in questo ragazzo un po' schivo e taciturno, ci ha

Un fotogramma dell'incredibile lotta senza quartiere fra Paolo Ricciutelli e Alessandro Lentini. Applausi a scena aperta per i due rider che hanno regalato al pubblico due manche da annali del motocross.

Paolo Ricciutelli lanciato all'inseguimento di Andrea Zanotti ed Alessandro Lentini, nella rimonta inarrestabile che gli regala la vittoria di gara 1.

Alessandro Facca, reattivo come sempre, guida la pattuglia degli ottantacinque senior oltre la prima curva, alle sue spalle l'incontenibile Emilio Scuteri è pronto a prendere il comando per non lasciarlo più.

sempre creduto. "Il dottore" chiude in testa il primo giro, ma Luka Milec, alle sue spalle, scalpita e va a prendersi di prepotenza la prima posizione, lo sloveno del Team Solarys conduce la gara per otto giri, dietro di lui, però si è scatenato l'inferno. Alessandro Lentini e Paolo Ricciutelli non sono partiti benissimo, ma danno vita ad una rimonta entusiasmante che li porta, in breve, alle spalle dei primi. Inizia così un duello inaspettato, non adatto ai deboli di cuore. Il pilota romano conquista la testa della gara alla decima tornata, ma Ricciutelli è scatenato, lo affianca, poi ingrana la quinta e va a vincere. Andrea Zanotti si è tenuto un po' in disparte, anche la pazienza e la gestione di gara sono una dote dei grandi campioni, il pilota della scuderia di David Philippaerts difende la terza posizione anche dagli attacchi di un Luka Milec furioso per i sorpassi subiti. Bravissimo Gabriele Oteri, che sembra essere tornato il rider spettacolare e veloce che tutti conosciamo. Chi si aspettava una Gara 2 più tranquilla dopo i ritmi forsennati della prima manche è stato decisamente smentito. Già in partenza le pulsazioni salgono a mille per una caduta alla prima curva che vede coinvolti molti piloti. Andrea Zanotti e Luka Milec si ritrovano sotto questo "mucchio selvaggio" e devono ripartire, un po' doloranti, dalle ultime posizioni. I due "Rookie" dimostrano tutto il loro coraggio nella rimonta disperata che li porterà a chiudere, rispettivamente, in undicesima e tredicesima posizione. Li segue, in questa cavalcata senza respiro, Manuel Dolce, a dispetto del suo soprannome "Polpetta", il ragazzino toscano ha una tempra d'acciaio e termina quattordicesimo. Come in tutti i grandi spettacoli, purtroppo, non può mancare un lato d'ombra, nemmeno il tempo di rallegrarci per lo scampato pericolo della partenza che, alla seconda curva, Gabriele Oteri e Nicolò Salvatori sono coinvolti in una caduta

Alessandro Facca in azione, sullo sfondo i boschi da fiaba delle colline marchigiane.

rovinosa. Il giovane siciliano rimane a terra, tanta paura e una brutta frattura scomposta ad entrambi i polsi per lui. Forza Gabriele, conosciamo il tuo carattere, sappiamo che ti rialzerai anche questa volta e tornerai più forte di prima! Anche questo è motocross e la gara continua, Alessandro Lentini e Paolo Ricciutelli, miracolosamente scampati all'ammucchiata in partenza, riprendono il duello interrotto dalla bandiera a scacchi nella prima Heat. Lentini è davanti ma Ricciutelli lo supera sul salto lungo in curva, il romano risponde ripassandolo sul salitone successivo, la sfida senza esclusione di colpi continua fra block pass, sorpassi al limite e traiettorie impensabili. Al traguardo si presenta, ancora una volta per primo, il pilota abbruzzese, ma il pubblico, emozionato e commosso, si alza per tributare una standing ovation ad entrambi. Terzo un ottimo Gianmarco Cenerelli, che purtroppo vedrà finire la sua stagione la settimana successiva per un brutto infortunio all'Europeo di Arco di Trento. Alessandro Manucci porta il suo TM al quarto

Queste selettive del campionato Junior area Centro Sud si sono straformate in una cavalcata solitaria per un fantastico Emilio Scuteri.

Andrea Adamo ed Antonio Giordano ricevono i complimenti dei tecnici federali al termine di gara 1. I ragazzi degli ottanticinque junior sono giovani, ma potrebbero insegnare a molti adulti tecnica, velocità e fairplay.

Un intenso primo piano di Gioele Palanca mentre ascolta con attenzione quanto viene detto nel briefing del sabato. Il giorno seguente il ragazzino marchigiano sarà protagonista di una gara impeccabile, terminata sul secondo gradino del podio.

L'espressione orgogliosa di Fabio Massimo Palombini dopo la vittoria in gara 2 nella categoria 65 cadetti.

Il podio dei 65 cadetti, nei sorrisi di Fabio Massimo Palombini, Valerio Lata e Matteo Vantaggiato c'è l'essenza della felicità.

posto e getta le basi per il suo riscatto e Riccardo Lauretti, sembre affidabile e costante, non si smentisce e centra la quinta posizione. Sul gradino più alto del podio sale, ovviamente, Paolo Ricciutelli, seguito da Alessandro Lentini e Gianmarco Cenerelli. Andrea Zanotti riesce a limitare i danni di un weekend negativo, chiudendo quarto. **85 senior**. La gara degli ottantacinque senior ha il fascino quieto della prevedibilità, come quando guardando il seguito di un film ritroviamo i protagonisti che abbiamo amato. Così, seguendo un immaginario filo rosso che collega San Severino a Montevarchi, Alessandro Facca guarda oltre la prima curva, in un orizzonte che è chiaro solo ai suoi occhi, si protende in avanti e fa quello che gli riesce meglio, partire primo. Il ragazzino del team Marchetti sembra aver ereditato da Josè Butron, suo compagno di squadra, l'istinto dell'holeshot. Emilio Scuteri, il calabrese caparbio e orgoglioso come la sua terra non sa partire così bene ma è maledettamente veloce, quando arriva è come una ventata di Scirocco, inarrestabile. Prima della fine del primo giro è già in testa a dettare le sue regole al gruppo che fatica a tenere il suo ritmo. Gioele Palanca è sospinto dal suo pubblico, essere sulla pista di casa gli dà una marcia in più, così come la voglia di rivincita dopo la sfortuna del primo round. La seconda posizione è alla sua portata e va a prenderla con decisione, superando Alessandro Facca alla quinta tornata. Dietro al terzetto di testa, sotto alla bandiera a scacchi, arrivano, dopo un'ottima prestazione, Francesco Giordano, Davide Costantini e il bravo siciliano Carmelo Ferla. Gara 2 segue il copione della prima manche, Emilio Scuteri non ha rivali, si prende tutto tranne l'holeshot, che ormai sembra proprio essere monopolio di

Alessandro Facca. Gioele Palanca conquista la seconda posizione nelle prime fasi della corsa e tutto sembra fluire con la prevedibilità di una storia conosciuta. Unica variabile il quarto posto di Mattia Capuzzo, il bravo pilota emiliano nella prima Heat non era andato oltre l'undicesima posizione, ma era stato comunque protagonista di una rimonta entusiasmante, dopo una caduta per un contatto in partenza. La classifica di giornata è la fotocopia di quella di campionato, Emilio Scuteri dal gradino più alto del podio guarda Gioele Palanca ed Alessandro Facca, mentre Mattia Capuzzo, quarto, aspetta di avere anche in questo campionato un po' della fortuna che lo sta assistendo nell'europeo 85. **85 Junior.** Anche la gara del San Pacifico è sotto il segno di Andrea Adamo, il ragazzino sembra un piccolo alieno, guida con una tecnica ed una velocità da campione consumato ed è impossibile per gli avversari mantenere il suo passo. Antonio Giordano non ha timori reverenziali, sta ritrovando la leggerezza d'animo e la guida scanzonata che lo scorso anno gli ha permesso di dominare il campionato 65 cadetti, non può certo impensierire il siciliano del Team Evo, ma può divertirsi e far divertire il pubblico, si inventa, così, una partenza a razzo ed un primo giro guidato "come se non ci fosse un domani" prima di arrendersi allo strapotere di Adamo. Alle spalle dei primi due, Pietro "Razzo" Razzini, Cosimo Bellocci e Davide Zampino danno vita ad un duello avvincente, ha la meglio il rider reggiano, ma davvero bravi tutti i piccoli protagonisti. Adamo è un campione in miniatura ed ha fame di vittorie, in gara 2 non lascia nemmeno le briciole agli inseguitori, dominando la manche dalla prima curva alla bandiera a scacchi. Antonio Giordano, questa volta, non estrae l'holeshot dal cilindro, ma

è protagonista di un'ottima gara in cui dimostra che il gap con il più esperto capolista si sta, leggermente, colmando. Razzo Razzini si conferma terzo, quarto un grande Gaetano Cassiba.

MxJunior 65 Cadetti.

La gara dei piccoli Cadetti è avvincente, i giovanissimi rider spingono al limite i motori dei loro 65 sulle salite mozzafiato di San Severino. Serrato ed emozionante il confronto fra Giovanni Lippolis e Valerio Lata, alla fine ha la meglio il pilotino del team Milani. Molto bravo anche Fabio Massimo Palombini che conquista il terzo posto e dimostra di avere il ritmo di gara dei primi. Matteo Vantaggiato, lo segue a ruota, aggiudicandosi la quarta posizione. Se nella prima Heat avevamo avuto l'impressione che Fabio Massimo Palombini potesse avere una marcia in più, in gara 2 ne abbiamo avuto la conferma. Il piccolo portacolori del Team Wiss Mx Ventidue domina sino al traguardo, alle sue spalle Matteo Vantaggiato e Vale-

Amicizia, sportività, agonismo, adrenalina...qualcuno si chiede ancora perché il motocross è lo sport più bello del mondo?

rio Lata. Il podio di giornata vede Palombini davanti a Lata e Vantaggiato, solo un quarto posto (a pari punti con il terzo) e un po' di rammarico per Giovanni Lippolis. **Mx Junior65 Debuttanti**. Più che la gara vera e propria ci ha emozionato vedere i piccolissimi debuttanti seguire con serietà, attenzione ed impegno le indicazioni dei tecnici federali durante il tempo di attività in pista a loro dedicato nella giornata di sabato. La divisione del circuito in settori ha reso più semplice l'apprendimento della tecnica e ha aiutato i "cuccioli" del minicross a superare l'ansia per un tracciato imponente come quello di San Severino. Fra il sabato e la domenica c'è stato il tempo necessario per elaborare informazioni ed emozioni e la gara è stata decisamente vissuta in modo più rilassato da genitori e piccoli rider. Questo il podio, ma come sempre, tutti i bimbi meritano un applauso particolare: Alfio Samuele Pulvirenti, Ferruccio Zanchi, Nicola Salvini.

MOTOCROSS 2014
FOTO E STORIE
Stefano Taglioni
Enzo Tempestini
Acquista on-line su
www.mxuno.com

Il cielo sopra il Ciglione.

Testo e Foto: Paola Calonghi

Gianluca Facchetti vince e diverte. In questa foto scrabba la sua Ktm su un salto del Ciglione, non si può certo dire che il ragazzino del team De Carli non abbia il senso dello spettacolo.

Forse il grande protagonista del secondo round di selettive area Nord è stato il cielo. Il cielo cupo e tormentato del venerdì, completamente dissonante in quei giorni di maggio che si fingevano estate. Le nuvole nere, cariche di presagi di tempesta hanno rovesciato la loro rabbia sul tracciato del Ciglione, l'acqua è scivolata come una cascata dalle discese della pista, ha trasformato il paddock in un acquitrino, si è trasformata in una barriera insuperabile che ha costretto il popolo dell'italiano junior ad una lunga, snervante attesa fuori dai cancelli del crossodromo. E così tutti i piani scritti a tavolino, i programmi di gara e la filosofia rilassata della competizione in due giorni sono stati spazzati via in un istante. La Federazione e il Promoter hanno navigato a vista, cercando di gestire nel miglior modo l'emergenza. È stata rispolverata la vecchia formula "tutto in un giorno", ritmi un po' ansiogeni da addestramento militare e tentativi impossibili di conciliare le esigenze delle varie categorie. E poi, indifferente, sopra a tutti, ancora lui, il cielo del Ciglione, ora di un azzurro assurdo in cui troneggia un sole beffardo, che asciuga le traiettorie e trasforma il fango del mattino nella polvere dell'ultima gara del pomeriggio. E fra queste variabili impazzite, sono proprio i ragazzini a dimostrare una flessibilità mentale e una capacità di comprensione impensabile a molti adulti. Finalmente, arriva la sera e c'è ancora uno sguardo al cielo, che ora sembra più vicino, per salutare Cinzia Lomazzi, segretaria del motoclub MV, da poco scomparsa, che a questa pista e ai suoi piloti ha dedicato la vita intera.

125. Gianluca Facchetti ha dominato le due manche di Malpensa, mettendo a tacere i dubbi di chi non lo ha mai amato. Sarà perché il tempo questo weekend è stato imprevedibile ed elettrico come lui

La potenza di Morgan Lesiardo si sprigiona in curva, anche in questa gara il pilota lombardo ha lanciato la sua TM in due rimonte arrembanti.

o perché sulle salite polverose del Ciglione ci è cresciuto o forse semplicemente perché è un talento puro e aveva solo bisogno di tempo, rispetto e forma fisica, ma il folletto di Treviglio è tornato a volare. Gianluca ha dimenticato un inizio di stagione complicato e ha dato vita ad una gara perfetta a cui è mancato solo l'holeshot, conquistato da un sorprendente Davide Bianchi, sulla Yamaha del team MR. Ad inseguire il rider "adottato" da De Carli c'è Davide Cislaghi, preciso e tecnico, sempre più motivato dopo il podio europeo di Talavera. I 125 incantano il pubblico e danno spettacolo. La terza posizione è conquistata da Filippo Zonta dopo un duello avvincente con un sorprendente Paolo Lugana. Il pilota del Team Evo, altra new entry nel mondo del 125, paga però un po' di inesperienza e termina la gara in sesta posizione. Solito, rocambolesco copione per Morgan Lesiardo, che chiude quarto, ancora una volta il pilota su TM riesce a far dimenticare la partenza non perfetta con una rimonta da urlo. Nella seconda Heat, Gianluca dimostra di avere ritrovato la spavalderia dei tempi dell'ottantacinque. Diverte e si diverte, dando vita ad uno show a base di scrub e tripli al limite della fisica. Davide Cislaghi occupa, indisturbato, la seconda posizione. Il duo di testa macina giri in una calma apparente mentre alle loro spalle è bagarre allo stato puro. Filippo Zonta ha, nuovamente, la meglio su Paolo Lugana e conquista il terzo posto, finché non è costretto a ripartire dalle retrovie per una caduta a tre giri dal termine. Tanta sfortuna in questa stagione per il rider del Team Ricci, che si riscatterà, la settimana successiva, con un ottimo ottavo posto assoluto nell'Europeo a Matterley Basin. Sembra quasi superfluo dire che la partenza di Morgan Lesiardo non è perfetta, lo è invece la rincorsa forsen-

La stretta di mano fra Davide Cislaghi e Gianluca Facchetti al termine di Gara 1. La rivalità rimane in pista, fuori, fra i ragazzi del motocross, solo amicizia e rispetto.

nata, contro il tempo e gli avversari, che lo porterà a conquistare la terza posizione di manche e di giornata. Davvero bravo Paolo Lugana, che chiude quarto e spettacolari Yuri Quarti, Thomas Berto e Pietro Secco, quinto, sesto e settimo di manche. **85 Senior.** Si potrebbe pensare di essere protagonisti di un viaggio nel tempo: l'inizio della prima manche di Malpensa è, infatti, la fotocopia di quella del round #1 a Mantova. Lorenzo Corti, pochi fronzoli e curve veloci da endurista puro, si rivela nuovamente un esperto delle partenze e fulmina tutti con un holeshot repentino. Questa volta il ragazzino su Husqvarna è più tenace e rimane al comando per sette lunghissimi giri, poi la fatica affonda i denti e lo costringe a cedere il passo a Raffaele Giuzio, assolutamente indomabile. Il pilota del Team DRT è solo terzo in partenza, dietro anche ad un ottimo Giulio Nava. "Raffo" Giuzio, però, non è solo veloce, ha testa e tecnica, sa aspettare e lo passa alla terza tornata, grazie anche ad una scivolata del pilota su Honda 150. Nava non si scoraggia, riagguanta il secondo posto e lo tiene sino alla fine. Terzo Federico Tuani, bravo a mantenere un buon ritmo e ad approfittare della stanchezza di Lorenzo Corti che termina quarto. In Gara 2, mentre tutti gli occhi sono puntati sui soliti protagonisti, accade quello che non ti aspetti. Mattia Dusi, il ragazzino incredibile che, ogni anno a stagione ormai iniziata, lascia i panni faticosi dello sciatore di successo e s'infila il casco, sgrana gli occhioni azzurri, allarga i gomiti e parte davanti a tutti. È solo un istante, ma è sufficiente a farci capire quanto coraggio, determinazione e forza c'è in questo piccolo atleta. Sin qui la favola del pilota venuto dal freddo, dalla seconda curva alla bandiera a scacchi inizia invece la realtà di Raffaele

Un bello scrub Filippo Zonta, il pilota veneto sta ancora perfezionando il feeling con la sua Husqvarna, ma siamo sicuri che i risultati non tarderanno ad arrivare.

Davide Bianchi vola sul triplo in discesa, gli aerei di Malpensa non sono poi così lontani!

Giuzio, che trasforma la seconda Heat in un assolo indisturbato, difficile a questo punto trovargli dei rivali nell'area Nord di queste selettive 2015. Il secondo posto è di un fantastico Federico Tuani che, grazie a sorpassi decisi e traiettorie perfette, riesce a rimontare dall'ottava piazza. Combattutissima la lotta per la terza posizione, il solito Giulio Nava, un sorprendente Emanuele Lamera e Manolo Morettini, si affrontano senza paura, avrà la meglio Nava con il suo 150 quattro tempi. Emanuela Lamera termina quinto alle spalle anche di un incontenibile Simone Malagola, in recupero forsennato dal decimo posto. Sul gradino più alto del podio, a fine giornata, ovviamente Raffaele Giuzio, seguito da Federico Tuani e Giulio Nava. **85 Junior**. Abbiamo imparato a conoscerli ed ora attendiamo la gara degli 85 junior con la stessa trepidazione di una manche del mondiale. Una sfida fra Kevin Cristino, Tommaso Sarasso ed Alberto Barcella non è certo adatta ai deboli di cuore, gli ingredienti per duelli memorabili ci sono

Mattia Dusi parte davanti a tutti nella seconda Heat degli 85 senior. Una gara davvero maiuscola per il ragazzino di Ponte di Legno che, come sempre, ci stupisce per la naturalezza con cui passa dalle piste da sci ai campi di cross.

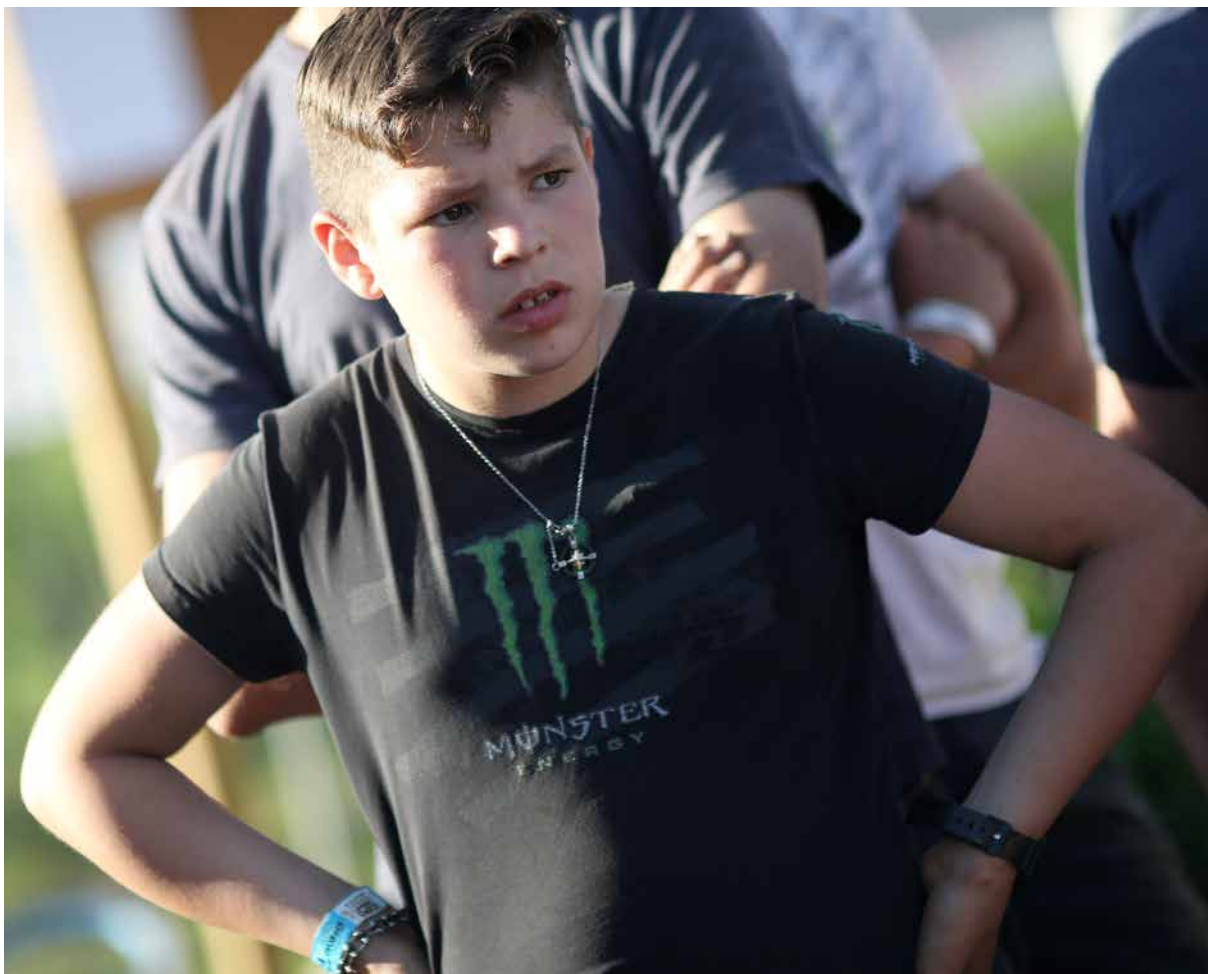
tutti: agonismo puro, rivalità, velocità ed un pizzico di incoscienza. Kevin Cristino parte primo e, come a Mantova, è tallonato da vicino da Sarasso e Barcella. I tre non mollano mai, danno l'anima su ogni curva, si lanciano nel triplo in discesa, tentano di incrociare traiettorie impensabili. Tommaso Sarasso, prova ripetutamente a passare Cristino, è più veloce nella parte bassa del tracciato ed a volte lo affianca sul salto dell'arrivo. Il pilota di Claudio Mollar, però, riesce sempre a controllare gli attacchi e recuperare nelle zone alte della pista. Al sesto giro il rider del Team EVO passa, ma alla tornata successiva Cristino torna in testa e va a vincere. Dietro di loro un fantastico Alberto Barcella che non ha mai ceduto un millimetro, spingendo la sua Suzuki oltre ad ogni limite sulle salite impegnative del Ciglione. Quarto il bravo Andrea Bonaccorsi e quinto un sorprendente Andrea Roncoli. Proprio mentre si attendono i soliti noti, Andrea Bonaccorsi stupisce tutti con una partenza dirompente. Il rider del Silver Action ha una tranquillità invidiabile

Raffaele Giuzio affronta con tranquillità una curva, gli avversari sono lontani, in dissolvenza, la mente è già alle fasi finali del Campionato che si terranno a settembre.

Lorenzo Corti stupisce pubblico ed avversari conducendo gara 1 per ben sette giri, niente male per un pilota che, sino ad ora, si è dedicato soprattutto all'enduro.

Emanuele Lamera è sulla sua pista preferita e si vede, due grandi manche per lui che si porta a casa un fantastico quinto posto assoluto.

Una piega da brivido di Giulio Nava che sembra giocare con la forza di gravità.

Lo sguardo deluso di Mirko Valsecchi dopo lo zero nella prima Heat, ma non sarà certo una giornata sfortunata a demoralizzare il giovane rider al suo primo anno con TM.

e non cede al ritmo incalzante del solito trio Sarasso, Cristino, Barcella. È proprio Tommaso Sarasso ad inseguirlo più da vicino, ma una sua scivolata lascia campo libero a Kevin Cristino e ad Alberto Barcella. I due si lanciano all'inseguimento del pilota fuggitivo, ma sotto alla bandiera a scacchi saranno rispettivamente secondo e terzo. Quarto Tommaso Sarasso, quinto un sorprendente Andrea Rossi, sesto Andrea Roncoli e settimo il bravo Alberto Brida su Kawasaki. Il gradino più alto del podio sarà per Kevin Cristino, secondo Andrea Bonaccorsi e terzo Tommaso Sarasso. **65 Cadetti**. Alberto Ladini si lascia gli avversari alle spalle e conduce la gara sino al quinto giro, quando deve arrendersi alla guida grintosa di Matteo Russi, che arriva come un treno, dopo una rimonta dalla quinta posizione. In realtà, dalla seconda alla sesta posizione è stata "guerra totale" a base di sorpassi e

La sagoma inconfondibile di Federico Tuani mentre vola sul salto dell'arrivo dopo una rimonta strepitosa.

colpi di scena. Ad animare la prima Heat ci pensa Daniel Gimm, il solito imprevedibile folletto che, fra cadute e contatti accidentali, termina, arrabbiatissimo, al quarto posto. Andrea Viano è bravo ad approfittare degli errori degli avversari e conquista la terza posizione. Eccellente e decisamente maturato anche Edo Volpicelli, che rimane concentrato e chiude quinto. La nota di colore la porta Simone Pavan, correndo Gara 1 e precipitandosi poi a fare la Prima Comunione, piccole follie da motocrossisti nell'anima. Nella seconda Heat Daniel Gimm è più concreto, l'holeshot è suo, non riesce, però, a tenere il ritmo di Andrea Viano, che lo passa per volare verso la vittoria. Alle loro spalle il solito duello Russi, Ladini, vinto anche questa volta da Matteo Russi. Quinto il tenace Francesco Gazzano. Trionfo di giornata per Andrea Viano, i suoi scudieri sono Matteo Russi e Daniel Gimm.

Kevin Cristino parte ancora una volta davanti a tutti gli Junior in Gara 1, questa familiarità con il cancelletto potrebbe fare la differenza in un campionato serrato, dove le differenze fra i primi si sono livellate sino, quasi, a scomparire.

Andrea Bonaccorsi festeggia con il pugno alzato la sua splendida vittoria in Gara 2.

Un bel primo piano di Tommaso Sarasso, uno degli indiscussi protagonisti del campionato Junior 2015.

Spesso non è la moto ma il pilota a fare la differenza, Alberto Barcella, il pilota “in giallo”, questo lo sa bene e spinge letteralmente la sua Suzuki oltre i limiti del possibile.

Gioele Bosio si prende cura della sua Husky durante la pausa fra le manche, un buon decimo posto assoluto per il giovane pilota appena rientrato da un infortunio.

Tutto l’avvincente duello fra Kevin Cristino e Tommaso Sarasso in gara 1 può essere riassunto in quest’immagine. Vince il Pilota del TDR, ma la sfida fra di loro è una di quelle che “vale il prezzo del biglietto”.

La delusione sul viso di Daniel Gimm dopo una prima manche decisamente complicata.

Matteo Russi vola verso la vittoria della prima Heat.

Piccoli, veloci e senza paura, sono i bambini della 65 cadetti che trasformano ogni gara in una girandola di emozioni.

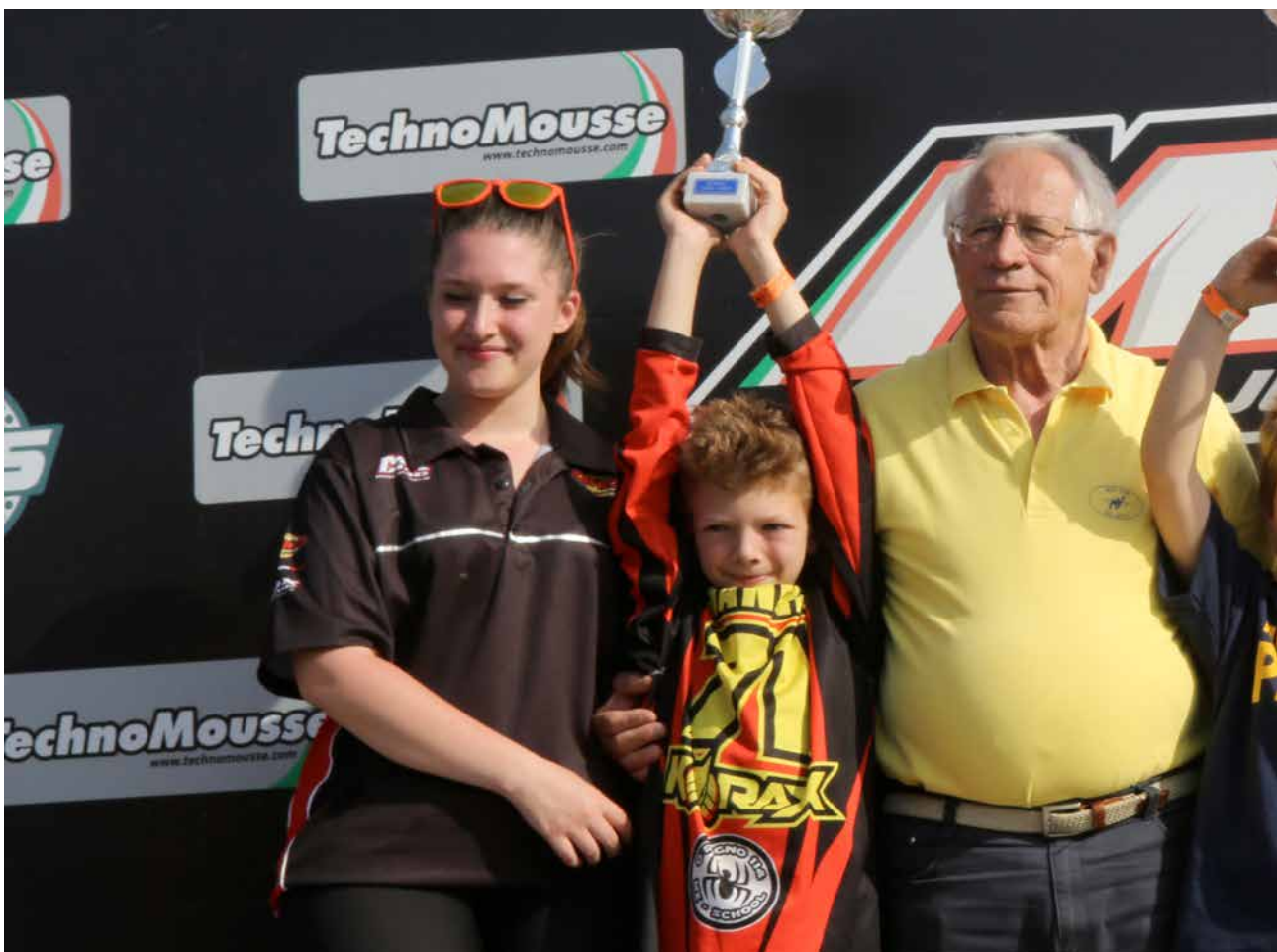
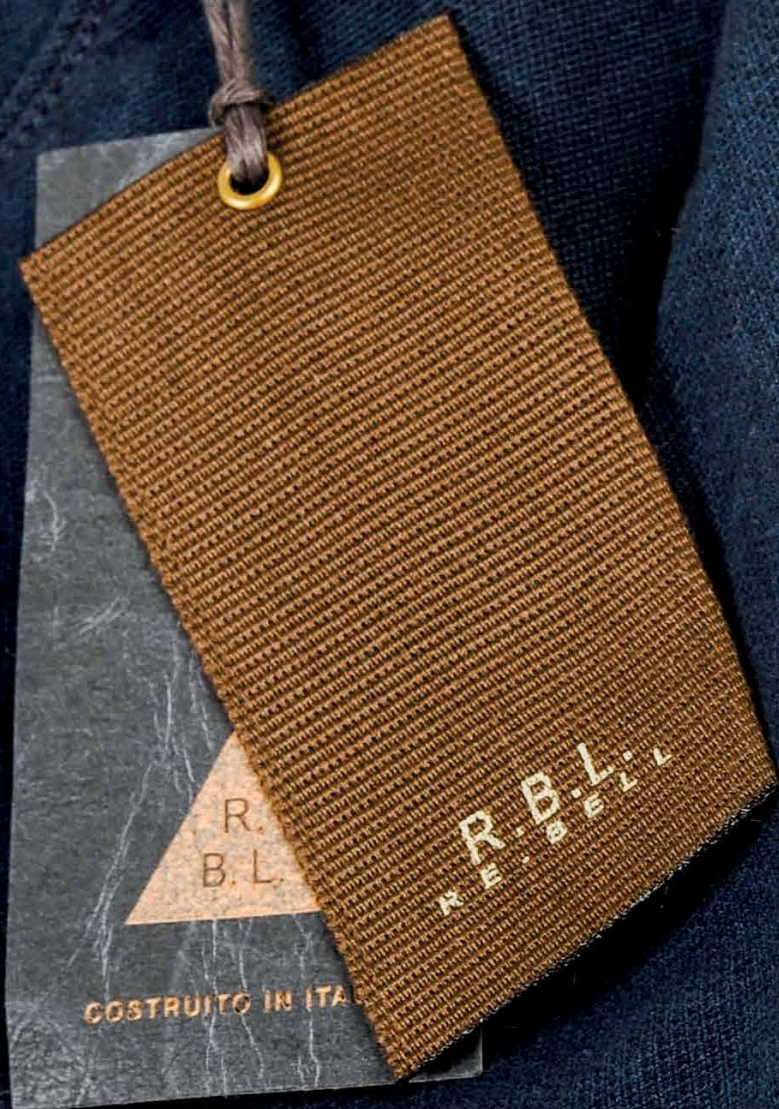
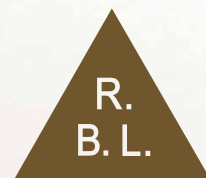
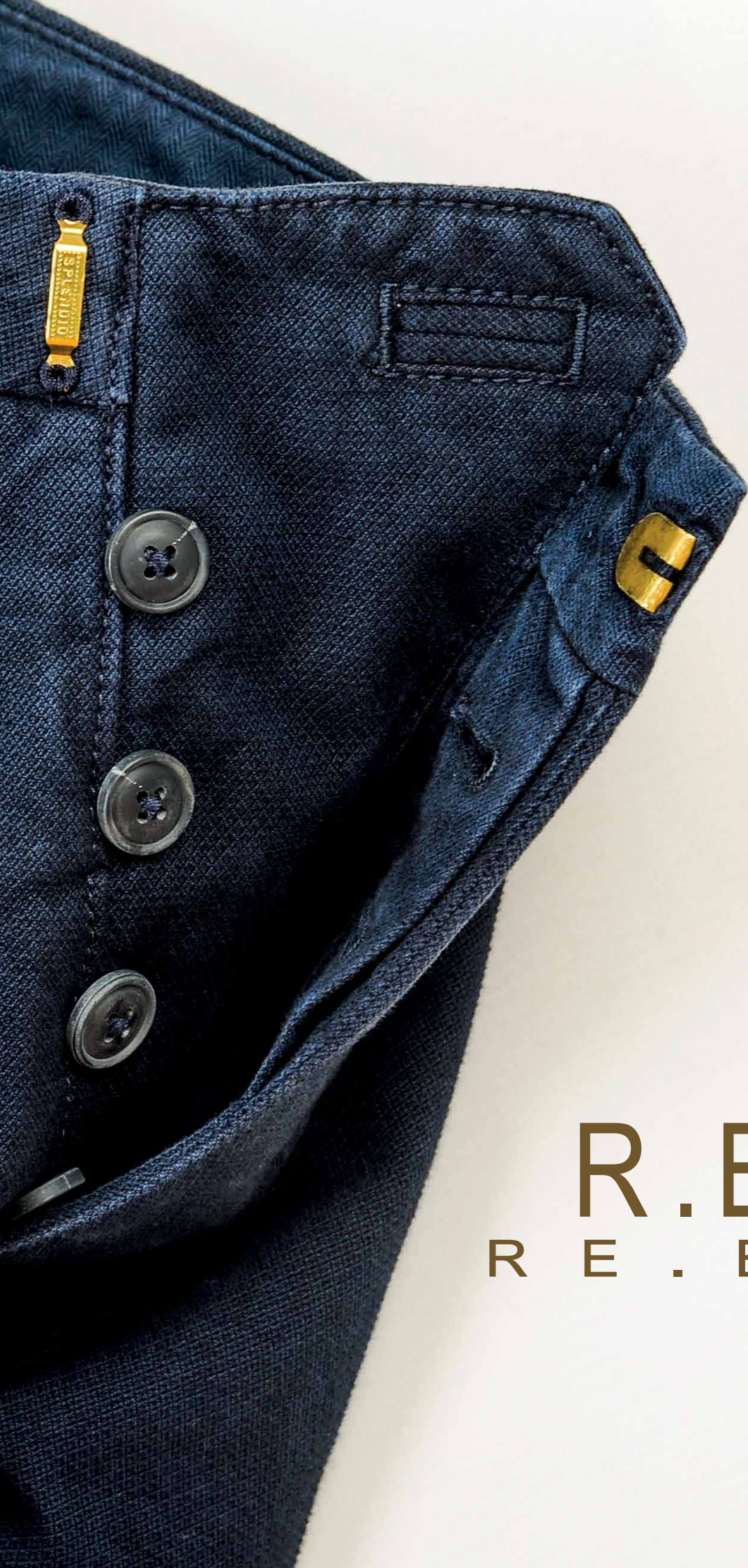
Edo Volpicelli aspetta pazientemente di intervenire durante il briefing del sabato, è sicuramente un piacere per i tecnici federali parlare quando il pubblico è così attento.

Simone Pavan si rinfresca dopo la manche, il tempo è poco, deve correre in chiesa per la sua Prima Comunione.

Una collezione di sorrisi d'eccezione, Andrea Viano, il vincitore della categoria cadetti, festeggia con Alberto Brida, Andrea Bonaccorsi ed Andrea Ferrari.

Più forti anche della tempesta, il mal tempo non ha fermato i protagonisti di questo round di selettive, in questa foto i piloti più piccoli seguono con interesse il briefing del sabato.

Il podio dei mini rider della categoria debuttanti. Sul gradino più alto Mattia Mariani seguito da Alberto Sanna e Andrea Valetti. Come sempre li vorremmo vedere tutti sul palco perché il solo fatto di aver partecipato è stata una vittoria.

R.B.L.
RE.BELL
COSTRUITO IN

R.
B. L.
COSTRUITO IN ITALIA
SPLENDID
R.B.L.
R E . B E L L

MX Line
www.mxline.it
Off Road Jersey

ABBIGLIAMENTO PERSONALIZZATO

GARA & DOPOGARA

100% PRODOTTO E REALIZZATO IN ITALIA

Spagna e Inghilterra: due trasferte, due volti.

Di **Alessandro Lupino**
Foto **Enzo Tempestini**

Da Montalbano Ionico a Talavera de la Reina il passo non è stato breve ma ci sono riuscito. Praticamente durante la settimana precedente per il GP di Spagna sono stato quasi sempre in viaggio riuscendo a fermarmi a casa solo un paio di giorni. La pista spagnola mi è piaciuta abbastanza e i risultati si sono visti. Quello passato sotto il sole iberico è stato un week end positivo e sono riuscito a guidare quasi sempre bene. Da come mi sono imposto dopo Valkenswaard, ogni volta che entro in pista, devo dare il massimo e a Talavera ci sono riuscito. Dal sabato ho girato sempre con ottimi riferimenti cronometrici, ma la gara di qualifica non è andata molto bene a causa di una delle mie solite partenze non eccezionali. Stiamo lavorando da tempo sotto questo aspetto e la domenica, in gara, abbiamo migliorato moltissimo. Dopo la prima manche, dove sono scattato discretamente, abbiamo verificato, attraverso l'acquisizione dati Athena-GET, tutti i dati e siamo intervenuti effettuando dei cambiamenti. Con l'aiuto di Andrea Bartolini, che mi segue, sono riuscito a trovare una condizione ottimale per scattare bene e in gara 2 ne ho raccolto i risultati riuscendo a partire a ridosso della top ten. Anche se i primi due passaggi sono rimasto un po' a "guardare", ho preso subito un buon ritmo e sono riuscito a rimanere attaccato al gruppo dei migliori. Partire bene, in questa categoria e in questo campionato, è determinante e al sesto GP della stagione l'ho toccato con mano. Anche

se non sono ancora al top della mia forma fisica, ho dato il 110% per poter rimanere con i migliori e confrontarmi dopo tanto tempo. Capisco che devo ancora lavorare molto per tornare veramente nelle migliori condizioni, ma il risultato acquisito in Spagna, con il nono posto nella seconda manche, mi da molti stimoli per fare meglio. Dopo le prime tre gare, dove sono andato praticamente a gareggiare per riprendere confidenza con il manubrio dopo il lungo periodo di stop, tutti mi hanno “sparato” addosso, ma con la squadra avevamo fatto un programma di recupero molto preciso e i fatti ci stanno dando ragione. Dalla assolata Spagna abbiamo passato qualche giorno in Belgio per fare allenamenti e test prima di prendere la via dell’Inghilterra che, stranamente, ci ha accolto con un meteo più adatto alla primavera italiana che alle condizioni britanniche. Il week end inglese è iniziato abbastanza bene e durante le prove libere del sabato riuscivo a girare con ottimi tempi ma poi, cercando di ottimizzare il setting, ci siamo un po’ “persi” prima di ritrovare il giusto compromesso. Nelle pre qualifiche ho lavorato bene e sono riuscito a ottimizzare le traiettorie per fare il giro veloce soltanto che, proprio nel momento che partivo per il giro tirato, sono state esposte le bandiere gialle e vedendole in posizione fissa e non agitata non ho rallentato e giustamente sono stato

retrocesso di dieci posizioni alla fine del turno. Il mio undicesimo tempo si è trasformato, in un baleno, nella ventunesima posizione in griglia a causa di un mio errore. In qualifica, non partendo da una posizione ottimale, ho chiuso in diciassettesima posizione. Nel warm up del mattino ho girato bene e sono andato in pista per le due manche, con la convinzione di fare molto. In gara 1 sono scattato abbastanza bene e ho iniziato subito una buona rimonta, ma poi la gara è stata sospesa per permettere i soccorsi a un pilota e abbiamo dovuto rifare la partenza. Al secondo via non ho ripetuto lo start precedente e ho fatto più fatica a rimontare dato che ancora non sono in condizioni ottimali. Inoltre, durante questo week end sono stato afflitto da un forte raffreddore che non mi permetteva di respirare regolarmente. In gara 2 è andata discretamente considerando che a metà manche ho avuto anche dei crampi allo stomaco forse dovuti alle mie condizioni fisiche precarie. Ho raccolto punti e questo è quello che conta, anche se non posso dirmi soddisfatto di come è andata. Sono ancora in una fase di recupero e su una pista dove potevo far bene questo raffreddore mi ha veramente infastidito. Ma è inutile guardare a quello che oramai è già il passato. Ora mi focalizzo sulla prossima gara in Francia, dove spero di presentarmi in condizioni ottimali per puntare a un migliore risultato. AL #77

SAMUEL ZENI // MXGP
KAWASAKI TEAM SCOCCIA RACING

PHOTO:PAOLA CALONGHI

Era **ora-nge.**

KTM lancia sul mercato i nuovi modelli SX 2016. Per la prima volta nella storia della casa Austriaca, arriva al grande pubblico un prodotto che, rispetto ai modelli precedenti, si basa su un progetto completamente nuovo.

Tester: Luca Pedica - Foto: Enzo Tempestini.

A sinistra, il 450 SX-F 2015 e a destra il nuovo modello SX-F 450 2016. Le differenze sono sostanziali e si notano.

Il 2015 è già preistoria, per i vertici KTM. Siamo appena arrivati a metà anno corrente e KTM, anticipando alla grande tutti i suoi concorrenti, ha presentato in anteprima mondiale i modelli SX del prossimo anno. Se non fosse per la tempistica della casa di Mattighofen, alla quale siamo oramai abituati, che nel periodo estivo presenta la "collezione" dell'anno a seguire, non ci sarebbe nulla di strano, ma questa volta gli uomini in orange non hanno proprio scherzato. Non era mai successo che KTM sconvolgesse radicalmente un progetto da un anno all'altro e invece, il trapasso tra il 2015 e 2016 resterà scritto negli annali proprio per questa caratteristica: tutto completamente nuovo. Uno studio e uno sviluppo che è durato oltre quattro anni, come ci hanno confermato i tecnici austriaci presenti in sede di presentazione. Un progetto che, salvo qualche piccolo dettaglio di componentistica, possiamo definire inedito in tutte le sue parti e le sue forme. Le basi erano state svelate in corso d'opera nella stagione scorsa quando, a EICMA in novembre, era stata presentata la moto factory destinata nelle mani di Cairoli e Herlings per il mondiale 2015, anche se nessuno era sceso in particolari. A distanza di qualche mese ci siamo trovati a testare sul campo tanta innovazione e soprattutto, alla luce dei fatti, tanta consistenza. Un progetto partito da un punto ben preciso: la ricollocazione delle masse. Il punto di partenza è stato "fissato" nell'albero motore. Questo componente ha determinato gli studi degli ingegneri che si sono focalizzati su come posizionare al meglio la parte termica in funzione dello sviluppo della parte ciclistica. In pratica, è stato progettato il motore tenendo presente che "il vestito" che lo doveva poi ricoprire, potesse calzare a pennello. Il risultato estetico, si nota a prima vista e, infatti, mettendo a confronto i due modelli 2015 – 2016, le differenze sono

notevoli e importanti. Gli ingegneri titolari del progetto, che per oltre quattro anni si sono fatti carico di portare in pista queste nuove moto, hanno rispettato e alla grande il principio della legge della conservazione delle masse che recita “nulla si crea nulla si distrugge ma tutto si trasforma”. Creare una moto non è stata una novità, distruggerne una precedente non è accaduto, e della trasformazione ne hanno fatta estrema virtù. E di virtù, in questi modelli KTM SX 2016, ce ne sono molte. Per sintetizzare in concetti quello che poi è stato trasformato in materia possiamo dire che, leggerezza, maneggevolezza e potenza sono le caratteristiche fondamentali delle nuove moto in orange. Una combinazione perfetta tra stato dell’arte della tecnologia e prestazioni da leader delle rispettive classi. Più leggero significa più accelerazione, più frenata, più maneggevolezza e meno fatica. Con queste idee i tecnici KTM hanno affrontato ogni difficoltà sorta ogni giorno, prima di arrivare al prodotto finale. Non solo gli ingegneri hanno contribuito a realizzare questi nuovi modelli, che sono un concentrato di tecnologia e di “gare”. Tante soluzioni e tanti accorgimenti sono arrivati direttamente dal mondo delle corse per mano delle squadre ufficiali del nostro continente e anche da quelle di oltre oceano. In Europa, KTM domina oramai incontrastata le competizioni del campionato del mondo ininterrottamente e nelle due classi, da cinque anni dove ha vinto 10 titoli. In America sono riusciti a vincere tutto quello che c’era da vincere, cosa mai successa prima. Un successo sportivo che ha contribuito notevolmente ad accrescere le esperienze tecniche e a trasformarle in successo di mercato. Quel mercato che si appresta a ricevere le nuove SX 2016 che abbiamo avuto la possibilità di provare in anteprima mondiale sul “Mottaccio del Balmone” di Maggiora.

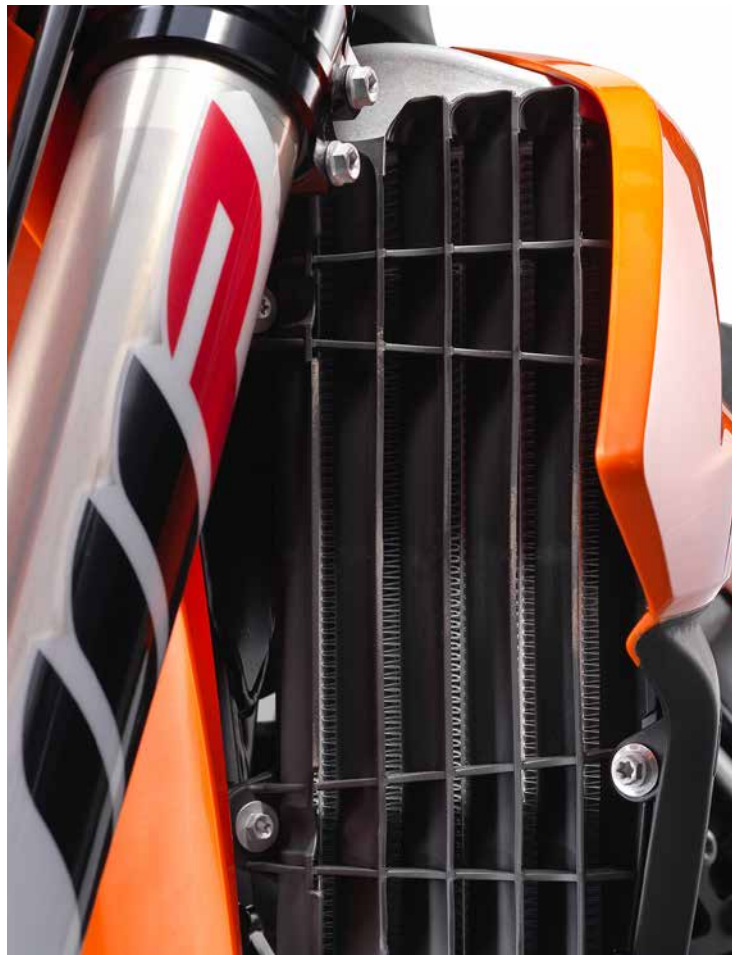
La gamma dei modelli SX da sinistra: 125, 150 e 250.

Il nuovo telaio con in evidenza il gruppo forcellone-link-sospensione posteriore.

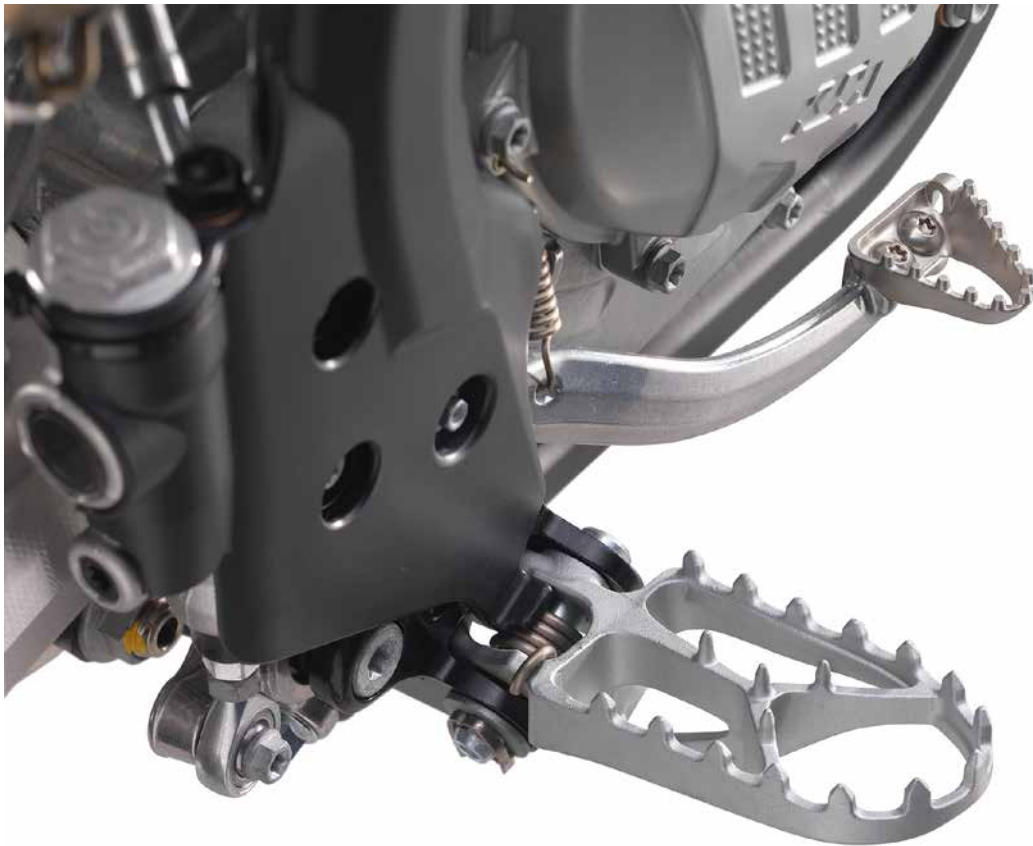
La gamma dei modelli SX-F da sinistra: 250, 350 e 450.

Nuovo design anche per la tabella porta numero anteriore. I tubo del freno è “nascosto” e guidato nella parte posteriore.

L'air box che contiene il nuovo sistema di ancoraggio del filtro aria. Ora, grazie ai nuovi ganci, l'operazione di sostituzione può essere effettuata con una sola mano.

Nuovo anche il concetto di protezione dei radiatori che ora sono equipaggiati di un sistema di grigli che li mettono al riparo anche da urti laterali dovuti a cadute.

Nuova piastra forcella, nuovo manubrio e nuove manopole. Per la sostituzione delle manopole non si deve più ricorrere al classico “taglio della gomma” ma basta allentare un piccolo bullone e la manopola esce dal manubrio in un secondo. Montaggio delle nuove manopole che viene sempre effettuato meccanicamente e senza l’uso di collanti o “fili di ferro” per garantire la tenuta.

Alloggiamento centralina e batteria ottimizzato in quanto a spazi e cablaggi. La batteria ha ricevuto una cura “dimagrante” di oltre 1 kg.

Design particolare anche per le pedane poggia piedi e la leva cambio che sono state oggetto di studi appositi per permettere lo scarico di detriti in maniera più immediata per non compromettere la stabilità del pilota in sella.

La forcella vista in sezione.

La innovativa AER 40 della White Power.

Il mono ammortizzatore, più corto del precedente ma con la corsa aumentata e con notevole riduzione di peso (-485 gr.).

Nuova anche la batteria. 1000 gr in meno della precedente e con un sistema in grado di rilasciare calore in caso di bassissime temperature esterne per agevolare l'avviamento dei motori anche in condizioni estreme. Il sistema si innesca tenendo schiacciato continuativamente il pulsante dell'avviamento elettrico per oltre 10 secondi.

I particolari interni delle due gambe forcella.

Manfred Edlinger Project leader telaio.

Andreas Mair Project leader Motori SX-F 250-350.

Michael Viertlmayr Project leader Motore SX-F 450.

SX 250

Della gamma completa dei modelli cross, l'unico a non aver ricevuto modifiche sostanziali al pari delle "sorelle" è stato il "duemmezzoduetempi". La nostra scelta di iniziare il test proprio da questo modello è stata ponderata in base alle condizioni del tracciato piemontese che al mattino si presentava in condizioni di precaria aderenza e fruibilità, dato le piogge del giorno precedente che avevano anche fatto ipotizzare un cambiamento di sede da Maggiora verso altri lidi. Ricevute le modifiche sostanziali lo scorso anno, questo modello a miscela continua a essere una vera e propria arma da divertimento. Il fascino del motore 2 t non tramonta mai e avere avuta l'occasione di testarlo all'interno di un tracciato che ha ospitato le migliori manifestazioni dell'epoca "a miscela" è stata prima di tutto un'emozione e poi il giusto warm up in vista delle prove da effettuare con i modelli KTM che sono stati rivisti nella totalità. Dal modello provato lo scorso anno le differenze sono minime e si sono rivelate impercettibili soprattutto per le condizioni del tracciato che non permettevano ancora di poter "viaggiare" a pieno regime. Nel complesso, "il solito" due tempi con il motore forte e poderoso che non ha mai fatto sentire il classico "colpo" alle braccia quando entrava in coppia cosa che è stata di grade aiuto su un terreno che al mattino presentava poca aderenza. L'impostazione di guida ricalca fedelmente quella del modello 2015 con la "pancia" dell'espansione sempre a farsi sentire sullo stivale destro, ma che dopo qualche giro era già ritornata la vecchia e sana abitudine appoggiandoci la parte interna della gamba. Setting delle sospensioni invariato o quasi con il baricentro della moto bene impostato e con il retrotreno che aiuta molto a dare trazione anche in uscita da condizioni difficili.

SX 125

Da una due tempi all'altra il passo è stato breve, ma le differenze notevoli. La più piccola della casa Austriaca ha subìto il processo di aggiornamento delle sorelle maggiori e i cambiamenti si sono fatti subito sentire. A primo impatto è stata la forcella a destare ottime sensazioni. Mi sono trovato di fronte a quello che è un sistema diverso e soprattutto a delle impressioni differenti dalle aspettative. Rispetto alle "aria" della concorrenza giapponese, questa innovativa WP da 48 mm trasmette subito un feeling impressionante con l'anteriore della moto. Entrato in pista con le regolazioni lasciate di base dai tecnici, mi sono trovato di fronte a una forcella che lavora in modo impressionante fin dai primi centimetri di escursione per poi diventare progressiva con l'avanzare dell'affondamento. La cosa che più mi ha colpito è stato il fatto di non ricevere, sugli avambracci, quei piccoli "colpetti" fastidiosi trasmessi dal fondo in condizioni di piccole buche in sequenza. Una forcella che ha lavorato bene a primo impatto e che di certo, cambiando solo pochi "click" poteva anche dare qualcosa di più. Il comparto sospensioni è stato completato dal nuovo ammortizzatore posteriore che ha dato, al pari della forcella, impressioni positive fin dal primo approccio. Ottima la resa in accelerazione, soprattutto sul veloce e ottimo anche l'assorbimento delle asperità del fondo di Maggiora. Dopo essere rimasto "colpito" dal funzionamento delle unità ammortizzanti mi sono concentrato sul nuovo propulsore da 125 cc. Per una casa che negli ultimi anni di vita delle competizioni ad alti livelli con i motori a miscela è stata la casa di riferimento, di certo non è difficile presentare al pubblico una moto da leader di categoria. Pur non avendo avuto modo di provare i modelli della concorrenza il giudizio su questa "K" 125 è assoluto. La migliore. Motore forte e potente, telaio che si lascia condurre senza sforzi, una maneggevolezza da urlare a gran voce "papà me la compri?" e sospensioni confortevoli: cos'altro?

450 SX-F

Salire sulla “Regina” di casa Mattighofen desta sempre un po’ di emozione e soprattutto di timore per la reputazione di questo sempre super performante modello di punta di KTM. Trovarmi in sella a una moto che, dichiaratamente, è più leggera e più potente di quella che lo scorso anno mi aveva già impressionato, mi ha fatto impugnare il manubrio dandogli del “lei” anche in questa occasione. Fin dalle prime accelerazioni ho capito subito che questa “macchina da gara” è diventata ancora più performante, ma ho anche appreso immediatamente che l’obiettivo dichiarato dai tecnici austriaci è stato veramente raggiunto. Una potenza del motore ancora maggiore che, sommata alla manovrabilità del telaio, coadiuvato alla grande dal lavoro delle sospensioni, ha alzato ancora di più il livello dell’asticella di competitività di questa 450. I sali scendi del “Mottaccio del Balmone” si prestano alla grande per dare “gas” a due mani, ma ho dovuto fare veramente attenzione a non decollare sui salti, data l’accelerazione impressionante del motore. Tanta esuberanza deve anche essere tenuta a freno e proprio gli impianti frenanti hanno risposto ogni volta alla grande permettendomi di arrestare in pochi metri la velocità raggiunta, in altrettanti pochi metri. Per testare veramente le innovazioni di questa stagione, la miglior cosa era proprio partire dal modello più impegnativo e posso dire che tutte le “belle parole” dette dai tecnici in sede di conferenza stampa di presentazione, si sono tramutate in fatti. La differenza di peso e soprattutto la ridistribuzione della masse si sente e molto, la nuova ciclistica si lascia guidare facilmente e ancora una volta, le impressioni ricevute dal reparto sospensioni con la prova del 125, sono state confermate. Avendo a disposizione turni di prova da 30 minuti, c’è stato tutto il tempo di effettuare anche degli aggiustamenti per capire al meglio il funzionamento della nuova forcella. Con pochi “click” e qualche giro di molla l’assetto cambia e in meglio a seconda delle esigenze del momento. Devo dire che “quest’aria” nuova, inizia a dare delle belle soddisfazioni.

350 SX-F

Unica moto di questa cilindrata a essere prodotta in serie, secondo il mio punto di vista è ancora la moto più “divertente” di tutto il lotto. Una potenza “giusta”, un peso bilanciato e una manovrabilità eccezionale ne fanno il mezzo adatto ad ogni occasione. Per la intermedia di Mattighofen valgono gli stessi discorsi fatti già per i due “estremi” e cioè per il 125 e il 450. Il motore gira molto più in alto del 450 e si sente, ma la velocità raggiunta è inferiore, come è giusto che sia. Un motore che mi aveva già impressionato lo scorso anno per la sua guidabilità da “elettrica” sensazione che, in versione 2016, è ancora più accentuata. L’assetto rispetta quello della sorella maggiore con sospensioni impeccabili e ciclistica che permette anche dei margini di errore nella guida verso il limite. Approfittando della disponibilità di Roberto Pegoraro, project leader della WP che ha creato e sviluppato sia forcella che ammortizzatore, ho cercato di capire al meglio la risposta dell’unità ammortizzante anteriore fermandomi più volte per cambiare le regolazioni. Ovviamente non parliamo di un cambio di tarature, ma solo ed esclusivamente di un adattamento della sospensione spostando soltanto le regolazioni esterne per “gradi”. Regolazioni che si sono fatte sentire a ogni minima variazione, sinonimo di un’adattabilità molto “fine” che permette di avere sempre a portata di manubrio la migliore condizione di guida e per ogni pilota.

250 SX-F

L'ultima moto del lotto ad essere stata provata quando oramai la giornata volgeva al termine è stata la più piccola della serie "F" e cioè dei 4 t. La "duemmezzo" è sempre lei, una cavalla purosangue da dover domare attentamente. Rischiando di essere ripetitivo, le impressioni destate dal test di questo modello, rispetto alle moto provate prima, sono sempre le stesse: sospensione anteriore che lavora alla grande, telaio facile da guidare e potente come nessuna moto della sua categoria. Conoscendo molto bene le reazioni di questa 250, mi sono dedicato particolarmente all'adattamento della forcella anteriore alle condizioni del tracciato che, dal mattino alla tarda serata, iniziava a dare segni di "usura" accentuati. Dopo vari "pit stop" per aggiustare i click dell'ammortizzatore, con particolare attenzione a trovare la pressione giusta della forcella, ho provato a fare qualche giro tirato per portare verso il limite l'assetto e devo dire che le risposte sono state ottime. Anche cercando volontariamente di mettere in difficoltà le unità ammortizzanti, le risposte al manubrio e al retrotreno sono state sempre ottime. L'anteriore rimane sempre stabile e la moto si lascia inserire in curva e nei canali senza grosse difficoltà, mentre al posteriore la trazione rimane ottima in ogni occasione e gli atterraggi dai "saltoni" di Maggiora vengono assorbiti nel modo più confortevole possibile. Ultimo particolare tecnico che ho testato è stato l'innovativo sistema di controllo elettronico della partenza. Anche in questo caso KTM è stata la prima a inserirlo sul mercato e la curiosità di metterlo alla prova era tanta. Al primo tentativo, non avendo la possibilità di usare il classico "gancio" alla forcella, con la moto alta all'anteriore, mi sono trovato in difficoltà e la "paura" della classica impennata mi ha fatto sbagliare lo start anche se la sensazione che mi ha trasferito questo nuovo sistema è stata positiva. Ritornato sui miei passi e "armato" di nuovo il sistema elettronico con il semplice spostamento "on-off" dell'interruttore dedicato, ho provato a fare uno start da "full gas e via la frizione". Detto fatto e il risultato è stato notevole. La moto non "pattina" e non tende ad alzare l'anteriore. Terzo tentativo e voglia di capire alle stelle: motore a tutto gas, frizione lasciata in un colpo solo e la moto che è schizzata via dritta verso la fine del rettilineo e senza perdere un giro di motore. Il tempo a disposizione finito e il sorriso a 32 denti mi hanno accompagnato al paddock per la fine di questa giornata di test. Tanti cambiamenti, tante innovazioni e tanto da poter "giocare" con questi modelli KTM 2016. Dobbiamo solo aspettarli nei concessionari.

Joakim Sauer
Product Manager KTM Off Road

Per la prima volta nella storia KTM, abbiamo avuto la possibilità di progettare telai e motori nuovi nello stesso momento e siamo riusciti a ottimizzare l'architettura della moto migliorando la maneggevolezza della moto e tutto il resto. Il "focus" è stato puntato sul posizionamento dell'albero motore e sulla sua costruzione. Questo particolare, avendo delle masse giroscopiche notevoli, influisce notevolmente sulla maneggevolezza della moto e sono stati fatti parecchi studi prima di capire dove posizionarlo e come realizzarlo. Di seguito a questo abbiamo progettato e costruito motori completamenti nuovi, poi, è toccato al telaio al quale è stata data una caratteristica ben precisa aumentando la rigidità torsionale e dandogli più flessibilità longitudinale. In questo modo siamo andati alla ricerca di maggiore manovrabilità della moto, ma con una stabilità maggiore alle alte velocità su terreni sconnessi. Nel complesso la moto è 10 mm più corta e con l'avantreno più inclinato di 0,4°. Rispetto al modello precedente, l'altezza del manubrio da terra è rimasta invariata, ma è stato abbassato il valore dell'altezza da terra della sella e per questo, a primo impatto, sembra che il manubrio sia posizionato più alto, ma non è cosi. Un grosso lavoro è stato effettuato sulle sovrastrutture che ricoprono le varie parti della moto. È stata notevolmente migliorata l'ergonomia a favore di un miglior comfort di guida e anche di sicurezza. Direttamente dai suggerimenti di Tony Cairoli, abbiamo lavorato molto sulla parte posteriore riuscendo ad abbassare la sella di 10 mm al centro fino ad arrivare a 20 mm nella parte posteriore. Dopo aver fatto questa modifica, sulle moto ufficiali non c'è stato più bisogno di modificare nulla e infatti, i nostri piloti, usano in gara il materiale standard. Questo progetto è partito immediatamente dopo la presentazione delle moto di nuova generazione e questo vuol dire che abbiamo lavorato per arrivare a questi modelli dal 2011. Siamo partiti prendendo in considerazione una cosa molto importante: abbassare il peso. Abbiamo preso ogni singolo componente e lo abbiamo studiato nei minimi dettagli per riuscire a togliere grammi dove possibile. L'obiettivo era chiaro; volevamo arrivare ad avere una moto molto facile da guidare. I risultati di questi studi e di tanto lavoro sono stati premiati soprattutto dai successi che hanno ottenuto Ryan Dungey e Marvin Musquin in America dopo che hanno iniziato a guidare i modelli 2016. Loro stessi, ad ogni occasione, evidenziano il grande cambiamento e le migliori caratteristiche dei modelli 2016 e per noi è una grandissima soddisfazione. Sono oramai passati più di venti anni da quando ho iniziato a pensare "siamo arrivati al limite dello sviluppo per una moto da cross", ma fortunatamente non è cosi. Ogni anno abbiamo possibilità di migliorare e stiamo già lavorando per il futuro. Vedrete i risultati del nuovo progetto fra qualche anno. KTM non si ferma mai.

Roberto Pegoraro

Dalle gare e la scuola di ingegneria a project leader della White Power. Il tecnico padovano ci spiega la nuova forcella. “Una grande emozione e soprattutto grande responsabilità. Non è passato tanto tempo dalla fine dei miei studi e arrivare a questo punto è per me una grande soddisfazione.”

Questa moto apre una nuova era per KTM e anche WP è stata coinvolta cercando di portare, per la parte di competenza, grande innovazione. È stato un lungo e difficile lavoro, ma proprio in questi giorni della prima uscita ufficiale nelle mani di altre persone, rispetto a chi fino a ora ha usato queste moto per i test, stanno arrivando le prime e grandi soddisfazioni. Quando, nei giorni scorsi, sono saliti in sella Antonio Cairoli e Jeffrey Herlings, mi è salito un nodo alla gola per l'emozione di vedere questi due campioni che usavano un nostro prodotto. Oltretutto sono rimasti soddisfatti del funzionamento e anche questo è stato motivo di orgoglio per me e per i ragazzi della squadra che si sono sobbarcati ore e ore di test in condizioni a volte anche oltre il limite. WP ha fatto la scelta di arrivare sul mercato con la forcella a aria dopo le aziende concorrenti, ma è stata una scelta ponderata. Ci siamo dedicati a sviluppare una forcella per il mercato americano e questo ci ha fatto "rallentare" i tempi per l'uscita con il nuovo prodotto. Due anni fa abbiamo messo mano e siamo partiti definitivamente con il nuovo progetto presentando cinque diversi tipi di forcella e, dopo vari test effettuati sia in Europa che in America, siamo arrivati alla scelta del concetto che abbiamo presentato oggi. Entrando nei particolari tecnici, possiamo dire che la forcella è fondamentalmente divisa in due parti. Sulla gamba di sinistra è installato il sistema di funzionamento a aria. La cartuccia interna è divisa in due parti, con la parte superiore che è la camera "positiva" e quella inferiore la camera "negativa". Esternamente è posizionata la valvola attraverso la quale il pilota può inserire o togliere aria e cambiare la pressione di esercizio. Una pressione che una volta che la moto è posizionata a "riposo" sul cavalletto, si compensa tra camera positiva e camera negativa per mezzo di un "by pass" situato all'interno della cartuccia. In fondo alla cartuccia abbiamo una terza camera che chiamiamo di sicurezza, essa entra in funzione solo in caso di emergenza. Nel caso si dovessero verificare delle perdite di aria dalle tenute della camera posizionata più in alto, l'aria passerebbe direttamente in questa camera posizionata più in basso permettendo alla forcella di rimanere "alta" e di non collassare verso il basso permettendo al pilota di finire la gara o l'allenamento. Un grosso vantaggio del nostro principio di funzionamento è quello di non dover controllare tutte le volte la pressione della forcella. Per un pilota che normalmente usa la moto almeno due volte la settimana questa operazione non è necessaria tutte le volte. Ovvio che, se si usa la moto una/due volte al mese, il nostro consiglio è quello di controllare i valori prima di rimettersi in pista. Controllare ed eventualmente ripristinare la pressione è un'operazione che impegna il pilota per meno di un minuto. Nella gamba destra invece, abbiamo posizionato la parte idraulica, con anche questa cartuccia completamente nuova con un pistone da 34 mm. Ovviamente sono presenti le regolazioni esterne sia in compressione che in estensione. Rispetto al modello precedente abbiamo ridotto il peso di 1.400 gr, tradotto in termini percentuali parliamo di un valore del 14%. Anche il mono ammortizzatore ha subito grandi interventi, a cominciare dalla riduzione di peso che è stata quantificata in 485 gr, vale a dire l'11% in meno rispetto il modello 2015. Essendo cambiato completamente il link della parte posteriore della moto, abbiamo dovuto per forza ridisegnare anche il mono ammortizzatore. Alla vista è facilmente intuibile che il mono è più corto, ma contrariamente a quanto si può pensare l'escursione è stata aumentata e per arrivare a questo abbiamo dovuto lavorare e molto. Inoltre, è stata aumentata la capienza del serbatoio del gas per permettere un migliore raffreddamento in caso di elevate temperature. Abbiamo poi sviluppato un nuovo materiale plastico per la ghiera di regolazione del pre carico molla che, unito ad un nuovo "filetto", rende molto più agevole la regolazione del pre carico stesso. Il pistone interno è completamente nuovo ed è frutto di studi effettuati al simulatore per far si che le due superfici dove appoggiano le lamelle, in caso di dilatazione termica del pistone per effetto dei carichi di lavoro, rimangano più piatte possibili per far rimanere costante la resa del mono ammortizzatore nell'arco di tempo di utilizzo, sia in gara che in allenamento.

BUD

RACING

Scarpe DC Villopoto Black
119 euro

Pompante Bud
Forcelle KTM SX 65
400 euro

Casco GP
Air Oujia 2015
370 euro
Maglia Completo
GP Air Cheetah
2015
55 euro
Pantalone Completo
GP Air Cheetah 2015
160 euro

Programmazione e PERIODIZZAZIONE dell'ALLENAMENTO Parte 2

di **Roberto Manzaroli**

Entrando più nel dettaglio lo scopo di questa fase è quello in cui si cerca di smaltire la fisiologica fatica fisica e mentale accumulata durante tutto l'arco della stagione appena trascorsa, ma con l'importante consapevolezza di mantenersi nella condizione di poter riprendere il lavoro di programmazione per la nuova stagione in uno stato ottimale tale da garantire il miglioramento delle prestazioni. Il periodo di Off Season è irrinunciabile se si vogliono ottenere certezze e risultati; è infatti paragonabile al tempo di recupero tra una serie e l'altra, tra un allenamento e l'altro, ovvero di quella pausa temporale necessaria affinché l'organismo assorba il lavoro svolto, si adatti e infine risponda esprimendosi a livelli sempre maggiori. Nella prima parte di questo periodo e opportunità permettendo, una breve vacanza e la pratica ludica di particolari sport (di squadra o individuali) che più vi piacciono saranno l'ideale per distrarvi e staccare la spina. Dopo una prima fase dedicata al completo scarico e relax, la cui durata varia a seconda del livello e del campionato, si riprenderà con sedute di allenamento caratterizzate dalla minore intensità e che, di volta in volta, aumenteranno in maniera progressivamente crescente; a tale proposito per citare degli esempi sono indicate delle sedute di circuit training total body tenendo sempre in considerazione l'aspetto qualitativo delle esercitazioni che andranno opportunatamente alternate a degli adeguati e dosati richiami di forza. Un'area molto importante da curare con particolare attenzione in questa fase sarà quello di migliorare la funzionalità dell'apparato cardiovascolare attraverso specifiche sedute di allenamento incentrate sullo sviluppo della resistenza e della base aerobica, caratteristiche fisiologiche di estrema importanza per una valida condizione fisica. Tra le attività di resistenza preferite ed utilizzate dai piloti, in quanto facilmente adattabili ed ottime per migliorare la base aerobica e il sistema cardiovascolare, sono considerate la corsa a piedi, la bici da strada e/o mountain bike, lo sci di fondo, il nuoto ed il vogatore (Concept). **Periodo Generale**. In tutto il periodo Generale di preparazione l'allenamento dovrà essere incentrato

sul carico e sulle intensità tipiche della gara (Tschiene 1976, 12). Saranno programmate sedute di allenamento atte a porre solide basi per lo sviluppo delle capacità fisiche del periodo successivo. È necessario determinare un significativo incremento dei presupposti fisiologici mirati alla prestazione, in particolare dovranno essere adeguatamente sviluppate quelle capacità come: la resistenza di base, la forza nella sua componente generale e specifica, la flessibilità, la coordinazione, l'equilibrio ed il perfezionamento tecnico esecutivo (Moto). Gli obiettivi ricercati durante le sedute di allenamento saranno quindi mirati a produrre l'incremento dei valori respiratori e cardiocircolatori, il potenziamento muscolare generale e specifico, il perfezionamento della tecnica di guida e lo sviluppo della coordinazione neuro muscolare nonché la mobilità articolare per migliorare l'allungamento e incrementare la capacità di rilassamento muscolare. In questa importante e fondamentale fase si tenderà quindi ad allargare la base gene-

rale delle qualità fisiche che andranno sviluppate tutte in maniera parallela ed intervenendo particolarmente su quelle che, rispetto alle altre, risulteranno carenti. Il lavoro quantitativo prevarrà in maniera evidente su quello qualitativo che comunque non verrà mai tralasciato. Palestra: Sviluppo Forza, Sviluppo resistenza generale (Footing, Nuoto, Mountain Bike, ecc), Flessibilità articolare (Stretching), Destrezza e coordinazione. Moto: Resistenza generale specifica, Esercitazioni tecnica di guida; In questa fase della stagione spesso verranno svolte sedute in pista allo scopo di riprendere il feeling con la moto cercando di prestare attenzione alla cura degli aspetti tecnici della guida, collaudare e testare il mezzo adattandolo alle personali esigenze e caratteristiche. **Periodo Specifico.** Sarà il logico proseguimento del lavoro precedentemente svolto variato nella durata, nella frequenza ed intensità degli allenamenti che acquistano ulteriore specificità. In questo ambito una corretta programmazione dovrà garantirci la diretta costituzione dello stato di forma; verranno concentrate tutte le componenti sulla specificità approfondita delle esercitazioni perfezionando le capacità tecniche e riproducendo in tutti i dettagli le imminenti azioni competitive. Questa fase vedrà gradualmente prevalere il lavoro specifico su quello generale; inizialmente la quantità si manterrà pressoché costante e l'intensità aumenterà progressivamente fino ad arrivare alla fine della tappa con una netta accentuazione dell'intensità sulla quantità. Qualora il calendario agonistico lo permetta possono essere inserite delle competizioni di controllo, solitamente gare pre campionato dove si avrà l'importante opportunità di verificare lo stato di forma attuale e valutare il livello raggiunto in condizione gara senza però alterare il programma di lavoro che prevede scopi

e obiettivi di più lunga scadenza. È evidente che il gioco dei parametri, durata dei periodi e tipo di lavoro da effettuare, sono suscettibili di variazioni in quanto si dovrà sempre tenere conto delle caratteristiche proprie dell'atleta, del suo grado di preparazione, della condizione fisica giornaliera, dell'età, ecc. Palestra: Sviluppo Forza esplosiva, Sviluppo resistenza generale (Interval Training, Fartlek, ripetute 600/800 m, ecc), Flessibilità articolare, Destrezza-Abilità (Preacrobatica-Lavoro a Circuito), Coordinazione-Equilibrio. Moto: Sviluppo Resistenza Generale specifica, Sviluppo Velocità Generale specifica, Sviluppo capacità di reazione (Cancello di partenza), Sviluppo Tecnica di guida, Controllo del ritmo, Abilità specifica, Gare simulate e pre campionato. **In Season.** Tutta la pianificazione dell'allenamento per l'atleta agonista acquista un senso solo se finalizza-

ta alle gare più importanti previste in questo periodo. Dopo l'acquisizione dello stato di forma, ossia di un livello ottimale dei presupposti condizionali, sorgerà la necessità di provvedere al suo mantenimento durante la lunga stagione competitiva e della sua concretizzazione in risultati sportivi il più elevati possibile. Sulla base di una relativa stabilità della forma sportiva avverrà l'ulteriore perfezionamento finalizzato al raggiungimento del massimo livello di specializzazione psicofisica, alla stabilizzazione e al suo mantenimento. La preparazione tecnico tattica ci permetterà inoltre di portare le esercitazioni motorie al massimo livello di perfezionamento, correggendo le piccole carenze tecniche, consolidando e ampliando le abilità precedentemente acquisite in un percorso finalizzato a favorirne la sua adattabilità alle molteplici e varie situazioni di gara. In questo periodo sarà importante prestare atten-

zione al Microciclo che precede la competizione in maniera tale di provvedere alla riduzione della quantità del volume di lavoro e del carico totale di circa il 30-40 % con qualità e intensità che rimangono pressoché costanti, l'obiettivo sarà quello di offrire all'atleta l'opportunità di recuperare e presentarsi in condizioni ottimali dietro al cancelletto di partenza nel momento in cui inizierà il confronto diretto con gli avversari. La stessa importanza dell'allenamento e strettamente legata ad esso va attribuita alla preparazione psichica degli atleti nell'approccio mentale alla futura competizione; al preparatore fisico e allo staff che seguono il pilota spetterà il compito di creare tutti i presupposti motivazionali atti a compattare la squadra, migliorare l'atmosfera generale a favorire il risultato; all'atleta/pilota il compito di consolidare la fiducia in se stesso, accrescere la sua autostima e fare emergere la sua capacità di prestazione. Palestra: Stabilizzazione e mantenimento Forza, Stabilizzazione e mantenimento resistenza generale, Flessibilità articolare, Richiami destrezza, coordinazione. Moto: Abilità specifica, Gare simulate. Da quanto esposto credo risulti evidente che il pilota debba essere considerato un vero atleta ed egli stesso ne deve essere pienamente consapevole per adottare un comportamento ed uno stile di vita tale che gli permetta di pensare da atleta non solo al fine di guidare una moto, ma anche nella continua ricerca di poter migliorare le proprie caratteristiche fisiche e tecniche, di raggiungere quella sicurezza interiore e quella mentalità vincente capace non solo di migliorarlo dal punto di vista atletico, ma anche in quello mentale e sportivo. Sarebbe presuntuoso e sicuramente non veritiero voler sostenere che il lavoro del preparatore atletico possa trasformare un "pilota fermo in pista" in un campione, ma sono però certo che gli darà sicuramente gli strumenti necessari per divertirsi e provare a raggiungere le posizioni a cui ambisce. Prof. MANZAROLI Roberto. **WWW.FULLGAS1.COM** FULL GAS Motorsports Personal Trainer.